

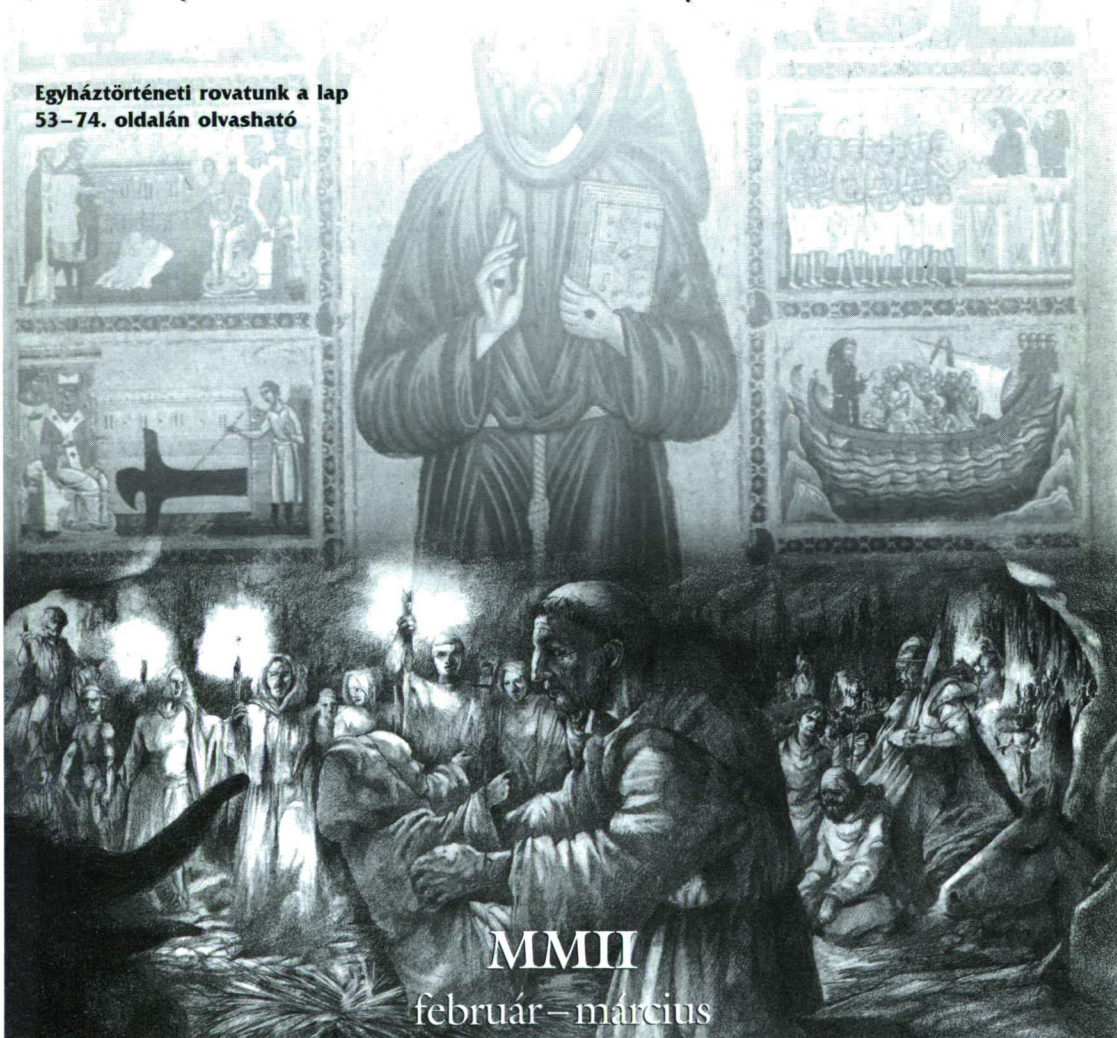
# BELVEDERE

MERIDIONALE

SZEGEDI TÖRTÉNETSZHALLGATÓK LAPJA XIV. évfolyam 1–2. szám

## SZENTEK ÉS SZENTÉLETEK

Egyháztörténeti rovatunk a lap  
53–74. oldalán olvasható



MMII

február – március

# BELVEDERE

MERIDIONALE

---

## SZEGEDI TÖRTÉNESSHALLGATÓK LAPJA

---

Főszerkesztő: KISS GÁBOR FERENC

Szerkesztők: ALÁCS ATTILA, VINCZE JÓZSEF

Munkatársak: BABOS LÁSZLÓ, NÓTÁRI TAMÁS, PETŐ BÁLINT

Főmunkatársak: DÖBÖR ANDRÁS, JANCSAK CSABA, NAGY TAMÁS

A technikai szerkesztést a STIL NUOVO végezte

Borítóterv MEZEI TAMÁS



Számunk az EMKE Kft.,  
Oktatási Minisztérium,  
Magyar Országgyűlés Oktatási Bizottság,  
Mobilitás Ifjúsági Szolgálat,  
Millenniumi Kormánybiztosi Hivatal,  
Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó,  
Szegedi Tudományegyetem,



NEMZETI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG  
MINISZTERIUMA

SZTE JGYTFK Hallgatói Önkormányzat,  
Magyar Történelmi Társulat Csongrád Megyei és Szegedi Csoportja,  
Magyar Államvasutak Szegedi Területi Igazgatósága  
és a Vasúttörténeti Alapítvány támogatásával készült.



Megjelenik tavasszal: február–március és április–május;

ősszel szeptember–október és november–december hónapokban.

A lap közöl tanulmányokat, interjúkat, ismertetéseket és kritikákat a történelem és más társadalomtudományok tárgyköréből.

A tanárképző főiskolai kar Történettudományi Tanszékén megrendezett konferenciák előadásai a BELVEDERE KISKÖNYVTÁR, a felsőoktatási tananyagul szolgáló kiadványok a BELVEDERE SEGÉDKÖNYVTÁR sorozatban jelennek meg.

❖ ❖

Kiadja a BELVEDERE MERIDIONALE ALAPÍTVÁNY

Felelős kiadó: DR. SZEGFÜ LÁSZLÓ

A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6.

Netposta: belvedere@jgytf.u-szeged.hu

Honlap: www.belvedere.meridionale.hu

Telefon 62/544-759

Nyomás: BÁBA ÉS TÁRSAI KFT.

Megjelenik 1000 példányban

Lapengedély B/KUL/523/SS1993.



# Tartalomjegyzék

## Referátumok

HARMATI LÁSZLÓ: Egy külön nép – a magyarországi cigányok	4
--	---

## Hajdani vármegyéink

KOLOZS vármegye (FEJES BÁLINT)	13
--------------------------------	----

## Hadak útján

PAPP TAMÁS: Háború Afrika szarván. (Az etióp–eritreai háború története, 1998–2000)	20
--	----

## A közúti közlekedés története

ENGI JÓZSEF: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata	28
IV/6. rész A hős kori munkaverseny áttekintése	

## Parthiscum

PUSZTAI JÁNOS: A szegedi repülés Trianon terhe alatt (1920–1938)	46
--	----

## Egyház – Szentek és szentéletek

ANDORKA GÁBOR: Kozma és Damján ikerszentek magyarországi tisztelete	53
LAKATOS ÁRPÁD: A pápa álma: egy szerzetes, aki megtámasztja az egyházat	
Assisi Szent Ferenc élete és működése	58
ORMAI ZOLTÁN: A ferences rend története és könyves kultúrája Magyarországon 1771-ig	64

## Messzelátó

RÓNYAI LÁSZLÓ: Lusitania, a végzetes hajó	74
BOGOS ORSOLYA: Ízek az ókor Egyiptomából	78

## „...még a régi öregöktű” hallottam...”

MAURER ÉVA: A busójárás	83
ALATTYÁN ISTVÁN: Skandináv mitológia	87

## Antik

NÓTÁRI TAMÁS: Causa Deiotariana	92
---------------------------------	----

## Téka

Hiánypótló könyv az 1956. októberi hallgatói mozgalomról	
KISS TAMÁS: <i>Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetsége. 1956 – Szeged</i>	94
Ismerteti: Jancsák Csaba	

## Pihenő

SZOJKA RÓBERT: A traktor diadala	97
A Belvedere Meridionale Alapítvány hírei	19
Jelen kiadvány 12, 27, 52 és 91. oldalát Mezey Pál kőszegi városképeivel illusztráltuk.	

## S Z Á M U N K S Z E R Z Ő I

Alattyán István hallgató (SZTE JGYTFK); Andorka Gábor hallgató (SZTE JGYTFK); Bogos Orsolya hallgató (SZTE BTK); Engi József közlekedéstörténész (Szeged); Fejes Bálint hallgató (SZTE JGYTFK); Harmati László hallgató (SZTE JGYTFK); Jancsák Csaba hallgató (SZTE JGYTFK); Lakatos Árpád hallgató (SZTE JGYTFK); Maurer Éva hallgató (SZTE JGYTFK); Nótári Tamás PhD-hallgató (SZTE BTK); Ormai Zoltán hallgató (SZTE JGYTFK); Papp Tamás (Szekszárd); Pusztai János (Szeged); Rónyai László hallgató (SZTE BTK); Szojka Róbert hallgató (SZTE JGYTFK).

HARMATI LÁSZLÓ

## Egy különnc nép – a magyarországi cigányok



### Bevezetés

A már évszázadokkal előbb letelepedett népek kezdetben semmit sem tudtak a teljesen más kultúrájú és értékrendű cigányokról. Nem tudták, honnan jöttek, hol a hazájuk, miért jöttek el onnan, milyen szokásaik vannak. Idegeneknek tartották őket. Eredetük sokáig homályba veszett. Kezdetben a zsidók, arabok, sőt az afrikai etiópok rokonainak tartották őket. A török veszély idején pedig egyenesen az oszmánok felbérelt kémeinek. Ezek a nézetek azonban alapjukat veszítve megdőltek. A cigányság eredete iránti kutatások a 19. század második felében indultak el, és a 20. században teljesedtek ki. Bebizonyosodott, hogy indiai eredetű népről van szó – erről a későbbiekben bővebben is lesz szó. A kutatások alapján beigazolódott – Szegő László neves ciganológus szavaival élve –, hogy „a cigányság Európában nem afféle jöttment parvenü, betolakodó népség, hanem ugyanolyan okkal-alappal formál jogot hazájaként erre a földrészre, mint az itt lakó bármely nép, nemzet.”<sup>1</sup>

A dolgozat célja átfogó képet nyújtani a magyarországi cigányok életéről az őshazától a második világháborús deportálásig. A történetükbe való belemélyedés előtt célszerű megnézni, hogyan lehet a cigányság etnikai definícióját megadni. Cigány az, akit a nem cigány környezete – különböző ismérvek (például életmód, antropológiai jelleg) alapján – annak tart.<sup>2</sup> A magyarországi cigányság nyelvi jegyek alapján két nagyobb összefoglaló csoportra osztható: cigány nyelvűek és a környezetet nyelvét átvevő cigányok. A cigány nyelvűeken belül további két csoport különíthető el: az *oláh* cigányok, akik Magyarországra román nyelvterületet érintve érkeztek, főleg a Havasalföldön keresztül. Néhány oláh, azaz román szót vettek át. Azok a csoportjaik, akik magyar szavakat kölcsönöztek, két elnevezést kaptak, a *lovárit* és a *velderást*. A *nem oláh* cigányok Szerbián keresztül érkeztek. Ide tartoznak a *kárpáti* vagy a *romungro* cigányok. A másik csoportba sorolhatók azok, akik eredeti anyanyelvüket feladva – csak bizonyos cigány szavakat megtartva – annak az országnak a hivatalos nyelvét beszélik, ahol élnek. A magyarországi cigányok többsége ide tartozik. A *beásh* cigányok, akik a román egyik archaikus alakját vették át, szintén ide tartoznak.<sup>3</sup>

### Eredet, őshaza, út Európa felé

A cigányság kultúrájának sajátossága, hogy más népek mellett, számukra idegen országokban éltek és élnek még ma is. A közelmúltig nem rendelkeztek írásos emlékekkel, múltjuk, hagyományuk szóban öröklődött. Más nyelvi források – így perzsa, örmény vagy gö-



rög – vannak ugyan, de hiányosak, és többnyire hipotetikus jellegűek. Azok a korábbi nézetek, amelyek szerint Egyiptomból, Núbiából illetve a Közel-Keletről származtatták őket, bizonyítékok hiányában megdőlték. Óshazájuk India észak-nyugati része, a mai Pandzsáb és Kashmir környéke.<sup>4</sup> A 18. század végén *Vályi István* vetette fel a cigány nyelv indoeurópai jellegét. Szerinte a cigány nyelv az árja nyelvekhez áll legközelebb.<sup>5</sup> A nyelv eredete sokat segíthet egy nép származásának megállapításában. A cigányok indiai származását tudományosan, az összehasonlító nyelvészet segítségével F. A. Pott. hellei egyetemi tanár bizonyította be 1845-ben.<sup>6</sup> A cigányok az ókori indiai *domba* népcsoportjából származnak, amely a hindu vallásrendszerben kaszton kívülinek, érinthetetlennek – *pária* – számított.<sup>7</sup> Tudvalevő, hogy Indiában négy kaszt létezett. A *bráhmanák* voltak a papok, a *ksatriják* a harcosok, a *vaisják* a kereskedők, kéz- és földművesek, a *súdrák* pedig a szolgák. Nyelvi adatok szerint a *domba* népcsoport az Indiai-félsziget ausztro-ázsiai őslakosságához tartoztak, akik ősközöségi szinten éltek. A cigányoknak ma is élnek Indiában rokon népei.

Nyelvi és néprajzi jellegük ugyanis hasonlít a *changoroké*hez és a *prakitoké*hez.<sup>8</sup> Ők Kashmírban illetve *Karakorumban* élnek. A *dombák* sem halászzattal-vadászzattal, sem mezőgazdasági termelőtevékenységgel nem foglalkoztak. Vándor, gyűjtögető életmódot folytattak. A környékbeli lakosság részére különböző alkalmi – többnyire tisztátalan – szolgálatokat, mint például utcaseprés, takarítás, zenélés végeztek. Mindez Indiában akkoriban természetes volt. Gyűjtögető életmódjukra épült egész társadalmi szervezetük, amely a nagycsaládnál nagyobb szerveződést sohasem ért el. Ezt egyébként hosszú vándorlásuk idején is megtartották és a mai napig őrzik. Vallásuk ekkoriban hindu volt. Ez később vándorlásuk során módosult. Mindig olyan vallásúak lettek, amely adott területen tartózkodva éppen jellemző volt.

A Kr. u. 5. században a cigányok ősai elhagyták hazájukat. Három nagy csoport jött el Indiából: a *Kalo*, a *Rom*, és a *Szinti*.<sup>9</sup> Perzsiába érkeztek, de innen is nemsokára elvonultak. A nagy perzsa költő, *Firdausi* beszéli a *Shah-námahban*, hogy *Bahran-Gur* perzsa király az ind *Shankal* királytól tízezer *lurit* – vagyis cigányt – kért magának, hogy – mint nagy zenészek – szegény alattvalóit játékkal szórakoztassák. A perzsa király letelepítette a lurikat, és mindegyiknek egy szamarat, egy tinót és búzát ajándékozott. Egy év múlva a lurik a gabonát és a tinót elfogyasztották, ezen a király felbosszantotta magát, és a kikergette a lurikat az országból. Azóta hontalanok és vándorolnak a cigányok.<sup>10</sup> Perzsiából Arminiába jutottak.<sup>11</sup> Azonban itt sem maradtak sokáig, de hogy mi vitte rá őket Arménia elhagyására, nem tudni. Annyi bizonyos, hogy a 11–13. században már a Bizánci Birodalomban voltak. Erre a tényre a nyelvükben található görög jövevényszavak a bizonyítékok. Központjuk *Gyppe* vára volt. A 14. századi oszmán terjeszkedés végveszélybe sodorta Bizáncot. A cigányok emiatt újból vándorútra kényszerültek. Észak-északnyugat felé, a Balkán-félsziget román, moldvai és szerb területeire mentek, közvetlenül Magyarországgal határos részekre. Innen terjeszkedtek tovább Európába, a Német-Római Birodalomba és Magyarországra a 15. század elején.

## Megjelenésük a középkori Magyarországon (16–17. század)

A 15. századi nagy cigány letelepedési hullám előtt is lehettek már Magyarországon cigányok. Az egyelőre nem világos, hogy ezek mikor jelenhettek meg. Az agrami (Zágráb) bíróság feljegyzései 1382-től foglalkoztak olyan perekkel, melyben *Cigan*, *Cygan*, *Chikan*

vagy *Czyganychyu* nevű személyek érdekeltek.<sup>12</sup> A cseh II. Ottokár IV. Hadrián pápához intézett levele pedig a IV. Béla felett aratott győzelméről tudósítva megemlíti egy *Cingari* nevű személyt, mint a magyar király segítőjét.<sup>13</sup> A cigány elnevezés többször felbukkan a dokumentumokban család- és településnévként. Az előbbire a fenti volt példa. Helynévként pedig elsősorban Erdély északnyugati területein, valamint Horvátországban található meg *Zygan* illetve *Cygan* elnevezéssel. Ezek a nevek személynevek voltak eredetileg. Annak a személynek a nevéből kapta később a terület az elnevezését, aki akkor birtokolta. A 14. században még csak elvétve lehettek jelen cigányok.

Az első cigány csoportok, amelyekről feljegyzések vannak, 1415-ben érték el Erdélyt, és 1416-ban Magyarországot, déli-, délkeleti irányból.<sup>14</sup> A korabeli Magyarországon a megjelent cigányokat a Szentföldről jövő vezeklő zarándokoknak tekintették, ezért szívesen látták őket.<sup>15</sup> Először Garai Miklós nádor ajánlotta a király figyelmébe a vándorló cigányokat. 1417-ben megkapják első menlevelüket, ami a mai útlevél ősenek tekinthető. Zsigmond a cigányokat Kis-Egyiptomból érkező zarándokoknak tartja. Korábban megtagadták keresztény hitüket, de később megbánták tettüket, ezért vezeklésül hét évig kell kóborolniuk.

Munkát pedig azért nem végeznek, mert alamizsnákból kell élniük. Ezen állítások és legendák maguktól a cigányoktól származnak. Ekkor valószínűleg még nem voltak keresztények, ahhoz pedig, hogy befogadják őket, kereszténynek kellett híresztelni magukat. Ez a történet kiválóan alkalmazkodik a kor vallási és politikai nézeteihez. Zsigmond tudta, hogy a török fenyegetés Kis-Ázsiában és Közel-Keleten sokakat menekülésre kényszerít, ráadásul, ha ezek a menekülők vezeklő zarándokok, annál jobb. A magyar király ekkor hatalmának tetőfokán állt. Abban bízva, hogy a török hatalom még nem olyan erős, nyugati pozícióit kívánta megerősíteni. Ennek értelmében, 1410-ben német királlyá választják. A konstanzi zsinaton (1417) új pápát nevez ki Rómában V. Márton személyében. Így megakadályozta a nyugati egyház szétszakadását. Korábban ugyanis két pápa székel egy szíven, az egyik Avignonban, a másik Rómában. Zsigmond ezzel Európa legjelentősebb uralkodójának minősült. Hatalmasabb pártfogóra személyében a cigányok nem is számíthattak.

Az 1420-as években újabb menleveleket adott nekik, melyekkel birodalma egész területét bejárhatták. Ilyen volt például az 1423. április 23-án Szepesalján kibocsátott levél is, melynek értelmében szabad bejövételt engedélyezett számukra.<sup>16</sup> Megengedte, hogy saját ügyeikben úgy rendelkezzenek, ahogy akarnak. A szöveg Andreas Presbyter regensburgi szerzetes krónikájában olvasható, melyből kiderül az is, hogy hívják a cigányok vajdáját. „Hű emberünk, László, a cigányok vajdája és hozzátartozói messzesemenő kegyért fordultak hozzánk. Ezért engedelmes kérésükbe beleegyezve megadjuk nekik ezt a szabadságot, így, ha ez a László vajda és népe uralmunk alá településre vagy városba érkezik, a ti hűségetekre bízuk őket (mármint a magyar urakéra – H. L.), és elrendeljük, hogy László vajdát és cigány alattvalóit minden módon óvjátok, ne akadályozzátok, életüket ne nehezítsétek, hanem ellenkezőleg, minden alkalmatlanságtól és bosszúságtól védjétek. Ha pedig civakodásra kerülne sor, nem a tiétek a büntetés vagy a kegyelem joga, hanem azé a Lászlóé, a vajdáié.”<sup>17</sup> Azzal, hogy a peres ügyekben nem a magyar hatóságok, hanem a mindenkorai vajda ítélezett, a cigányok önbíráskodási jogot kaptak. Ez abban a korban kivételes kiváltság volt. A cigányok letelepedhettek, elsősorban a Szepességben, Zemplén és Szabolcs vármegyékben. Magyarországon a 15. században már nagy volt a készülődés a törökök ellen. Azonban munkaerő- és fegyverhiány jelentkezett. Ezeknek a hiányoknak feleltek meg a kiváló cigány fegyverkovácsok. Elsősorban vasfegyvereket készítettek. Ezen kívül részt vettek várépítési,



erődítési munkálatokban is. A bűnbánó zarándoklat meséje mellett ez volt a másik ok, ami miatt a cigányokat előszeretettel alkalmazták. Zsigmond utódai is kedvelték őket. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint a kiadott kiváltságok sora. 1476-ban Mátyás ad privilégiumokat a Nagyszebent megerősítő cigányoknak. 1581-ben Báthori Zsigmond erdélyi fejedelem ezeket megerősíti. II. Ulászló 1496-ban Polgár Tamás vajdának ad szabadságlevelet, mert népével hadiszert gyárt a pécsi püspöknek.<sup>18</sup> Ezek a privilégiumok igen eltérő tartalmat mutatnak. A nagyszebeni cigányok a városi jog és bíraskodás alá estek. Így ugyan megmenekültek minden földesúri önkénytől, mégsem tudtak beilleszkedni. Polgár Tamás szabad polgár lett, igaz, nem nemes, de független, ezzel pedig a jobbágyoknál magasabb státusba jutott. Előfordultak olyan kiváltságok is, amelyekkel telepítést, sőt szabad telket biztosítottak. Bethlen Gábor erdélyi fejedelem például Czigány Hegedűs Györgynek adott földet.

Mint kiváló fegyverkovácsok, a cigányok királyi jobbágyoknak minősültek. Ez annyit jelentett, hogy csak a király engedélyével lehetett magánföldekre telepíteni és alkalmazni őket. Erdélyben fejedelmi pátenst is kaptak. Aranymosással is foglalkoztak, amivel elnyerték a közös adózás jogát is.

Az 1514-es Dózsa György vezette parasztfelkelés megtorlásában a cigányoknak gyászos feladat jutott. Szapolyai János erdélyi vajda temesvári cigányokat bízott meg, hogy kovácsoljanak vastrónt, vaskoronát és vasjogart.<sup>19</sup> A parasztlevelezés az izzó vastrónon sülvé halt meg. Szapolyai ellenfelei a cigányok ellen fordultak, mondván, hogy azok uruk parancsára gonosz tetteket cselekednek. Sokakat elfogtak közülük, és karóba húztak. Szapolyai, trónra kerülve, visszaállította a cigányok régi jogait. A 16. századra kialakult szokás szerint Magyarországon a cigányok vezetőjét a hatóságok választották ki. Az illetőt *egregius*, azaz „dicső” címmel ruházták fel.<sup>20</sup> Minden vármegyében alacsonyabb rangú előjárók működtek, akik bíróként jártak el a cigányok ügyében. Ezeket az előjárókat vajdának szólították.

1526-tól, a török uralom kezdetétől a cigányok alkalmazkodtak az új oszmán viszonyokhoz. Sokan szerződtek a hódítókhoz kovácsnak, futárnak, borbélynak, hóhérnak és zenésznek. A 16–17. században alakult ki a cigányoknak egy másik jellegzetes szerepük, amely a mai napig jellemző rájuk. Zenésznek is tehetségesnek bizonyultak, ezért a nemesi kúriákon is szívesen látták őket. Emiatt kúriális zenének is mondják muzsikájukat.<sup>21</sup> Mindezek ellenére, már a 16. században megkezdődik az a folyamat, amely szerint csak a cigányok végezhetik a legalantasabb feladatokat, így például a hóhérságot. Ekkor kezdődik társadalmi elszigetelődésük. Kevesen tudnak csak beolvadni a parasztságba, még kevesebben tudnak nemessé válni. Döntő többségük nem volt képes asszimilálódni a magyar társadalomba. Érdekes azt is megnézni, hogy nevezték őket ebben a korban. A cigányok magukat a *fáraó népének* nevezték. Ennek megfelelően Magyarországon a cigányokat *cigány*, *czigán*, *Fáraó népe*, *Fáraó ivadékai*, *Fáraoniták*, *Fáraó népek*, *Fáraó fiai*, *Fáraó nemzetsége* névvel illették.<sup>22</sup> A *cigány* név a görög *antsigan* szóból került a latinba *ciganus* alakban, innen a németbe *Zigauner* és az olaszba *zingaro* formában, a magyar innen vette át a cigány elnevezést.

## Az abszolutista cigánypolitika

Ahogy az előző fejezetben látható volt, a cigányok kiszorulása a társadalom peremére, helyzetük súlyosbodása már a 16. században elkezdődött. Ez a folyamat a 18. századra már egyre komolyabb formát öltött. Ezt a helyzetet is, mint akkoriban mindent, az abszolutiz-

mus szellemében próbálták meg orvosolni. A 18. század cigánypolitikájára a fordulat jellemző. Az ország déli és délkeleti részén románok, szerbek és cigányok bukkantak fel. A cigányok 1761-ben és 1763-ban a Bánátban területeket is kaptak, de nem maradtak meg, és tovább vándoroltak. A letelepedett dolgozó, adózó és többé-kevésbé asszimilálódott elemekkel szemben így megnőtt a vándor cigányok aránya. Ez a jelenség pedig súlyos társadalmi problémát jelentett. Az ilyen vándor cigányok beáramlása a 18. század első felében, III. Károly uralma idején kezdődött meg. Kezdetben kíméletlenül üldözték őket. Később viszont letelepítették őket Magyarországra, védve ezzel az örökös tartományokat és Ausztriát beáramlásuktól. 1749-ben Mária Terézia rendelettel utasította ki birodalmából a cigányokat. Ez nem vonatkozott a már letelepült zenész cigányokra. A muzsikusokat továbbra is nagy becsben tartották. Például *Bakos Ferenc*, *János és Lackó*, *Baromi László* valamint *Tinka László* 1751-ben kiváltságlevelet szereztek Galánthay Esterházy Ferenc gróftól. Ettől kezdve szabad udvari muzsikusként még adómentességet is kaptak.<sup>23</sup> 1758 és 1773 között megváltozott a királynő cigányokat illető eljárása. A letelepülésüket szorgalmazta, asszimilálni kívánta őket. Ő és különösen fia, II. József a humánus törvényhozással akarta rendezni ügyüket. A 18. században Magyarország volt az egyetlen olyan állam Európában, ahol teljes mértékben próbálták meg kezelni a cigányok helyzetét. Igaz, hogy csak részmegoldások születtek. A fent említett humánus törvényhozás alapelve a következő volt: természete szerint minden ember egyforma.<sup>24</sup>

Ebből kiindulva, az abszolutista cigánypolitika első célkitűzése mindenféle előnyös vagy hátrányos megkülönböztetés eltörlése volt. Az egyenlőség Bécs számára az egyenlő teherviselést és az államszervezethez való egyforma engedelmességet is jelentette. A cigányoknak ez a vándor életmód feladásával volt egyenlő. Mária Terézia 1758–1773 között négy jelentősebb cigányrendeletet hozott. Ekkor már az asszimiláció híve volt, és ebben az elgondolásában a gyakorlati megfontolás játszott döntő szerepet, semmint a felebaráti szeretet. Magyarország ugyanis sok kárt szenvedett a török időkben, egyes részei el is néptelenedtek. Az 1758-as császári rendelet szerint a cigányoknak le kellett telepedniük Magyarországon. A lakhelyük szerinti földbirtok urának adót kellett fizetniük és robotszolgálatot teljesíteniük. Továbbá nem birtokolhattak lovakat, sátoros kocsit és külön engedélyt kellett kérniük, ha el akarták hagyni falujukat. Ezzel keményen beleavatkozott a cigányok addigi életvitelébe, hiszen lételemük volt a vándorlás és a lovakkal való kereskedés. A nem cigány falusiak tiltakoztak ez ellen. Mária Terézia ezt úgy próbálta megoldani, hogy egy 1761-ben kiadott rendeletében megszüntette a cigány elnevezést, helyette az *új magyar*<sup>25</sup> vagy az *új telepes*<sup>26</sup> kifejezést szorgalmazta. A 16. évnél idősebb fiúkat katonai szolgálatra kötelezte, a 12 és 16 év közöttieket pedig valamilyen mesterség elsajátítására szólította fel.

Ez a rendelet szintén nemtetszést váltott ki a cigányok és nem cigányok körében egyaránt. A tisztek nem örültek a cigány katonáknak, ahogyan a mesterek sem a cigány legényeknek. Az uralkodónő 1767-ben kiadta harmadik cigányokra vonatkozó rendeletét. Megvonta a vajdák hatalmát a cigányközösségek felett, és az országos igazságszolgáltatási rendszer felügyelete alá helyezte őket. Megtiltotta továbbá, hogy ruházatukkal, beszédükkel vagy foglalkozásukkal elkülönüljenek a többi társadalmi rétegtől. Végül, minden falut felhívott, hogy írják össze az ott lakó cigányokat. Az 1773-ban kiadott utolsó cigány rendeletével végképp le akart számolni azonosságtudatukkal. Megtiltotta az egymás közötti házasságot. Ha egy cigány nő feleségül ment egy gádzsóhoz, akkor bizonyítania kellett, hogy jártas a házimunkában és a katolikus tanításban.<sup>27</sup> Fordított esetben a cigány férfi volt köte-



les bemutatni, hogy el tudja a családját tartani. Az ötödik évüket betöltő cigánygyerekeket elvették szüleiktől, és nem cigány, katolikus környezetben nevelték fel őket.

Mária Terézia fia, II. József töretlenül folytatta anyja erőszakos asszimiláló politikáját. 1783-ban kiadott rendeletében határozza el, hogy tilos a cigány nyelv használata és a lókereskedés. El kell érni, hogy a cigányok mezőgazdasággal foglalkozzanak, templomba járjanak, s alávéssék magukat a helyi közigazgatásnak és bíraskodásnak. Ezeket sokszor úgy teljesítették, hogy elzavarták a cigányokat az adott településről, ezzel megszűnt annak felelőssége. Így viszont a cigányok újra kóborlókká váltak. Szintén ebben a rendeletben II. József havonta jelentést kért a falvaktól a cigányok magaviseletéről. Megtiltotta számukra a vándorlást, de a vásárok és búcsúk látogatását is. A kovácsmesterséget csak ott űzhették, ahol a hatóságok engedélyezték. Csökkentették a zenészek számát. Csak akkor telepedhettek meg, ha bizonyítani tudták, hogy valaki a szolgálatába fogadta őket. A négyévesnél idősebb gyerekeket minden második évben szétosztották a környező településeken. Ezek a rendeletek csak néhány burgenlandi és nyugat-magyarországi megyében valósultak meg. A többi területen a cigányok kibújtak a rendeletek alól. A jozefinista cigánypolitikának következtelenségei ellenére voltak előnyei is. Mindenekelőtt felismerte az állam felelősségét a cigányok iránt. Az összejárásokból tudjuk, hogy 40-50 ezer főt tettek ki a beilleszkedett cigányok. Ezek rendszeresen adóztak, dolgoztak, és nem cigány szokás szerint öltözködtek. Nem putriban, hanem házakban laktak. Esetenként saját földjük is volt. Leginkább azonban földnélküli kézművesek voltak. Egy faluban általában egy-két cigánycsalád élt. Mária Terézia és II. József rendeleteikkel továbbra is a jogfosztottság és a kiszolgáltatottság állapotában akarták tartani őket. Igaz, ezzel nemcsak a cigányok voltak így.

Az adatok szerint a cigányok nem csak a 15–17., hanem a 18. században is megbecsült tagjai voltak a magyar társadalomnak – feltéve, ha dolgoztak. Látványos megkülönböztetés nem volt, annak ellenére, hogy a rendeletekkel a vándorcigányokat sújtották. Hiszen az akkori Magyarországra jellemző volt a nyelvi-etnikai sokszínűség. Így nem indokolta semmi a hátrányos diszkriminációt.

## Cigányok a 19. századi Magyarországon

A 19. században valamilyen fokú integráció mégis megvalósult. Ez olyan mértékű volt, hogy sok cigány elfeledte nyelvét, nevét és eredetét. Egyesek családnevüket is megváltoztatták, magyarosították. A század közepétől a Balkán irányából újabb cigányhullám érte el az országot. Ezek elmaradottabb kultúrával rendelkeztek, mint a már letelepültek. Életmódjuk az ősi volt, emiatt a letelepedést nem ismerték. A legnagyobb számban érkezők román területekről jöttek. 1855-ig rabszolgák voltak. Az ez évben történő felszabadításuk következtében tömegesen érkeztek az országba. Nyelvük a cigány volt, de sok román kölcsön szót vettek át, ezért *oláh* vagy *román cigányoknak* is nevezték őket. A 19. és 20. század fordulóján érkeztek azok a cigánycsoportok, akik már nem tudtak cigányul, nyelvük teljesen elrománosodott, csak kevés cigány szavuk volt. A román nyelv régi formáját beszélik a *paduránt*. Nevük cigányul: *Balajari*- teknős, *Linguari*-kanalas. Másik nevük: *Beášh*, magukat is így nevezik.<sup>28</sup> Ők a Bánátról jöttek. Az 1800-as évektől kezdve a Magyarországi cigánykérdés már nem kap akkora hangsúlyt, mint a korábbi századokban. Pedig ekkor változás állt be helyzetükben. *József főherceg* tanulmányozta a cigányok életét és történetét. Vándor cigá-

nyokat telepített le kisjenői és alcsúti birtokán. Házakat adott a cigányoknak, munkát szerzett nekik a földeken, Alcsúton még speciális iskolát is nyitott a gyerekeknek.<sup>29</sup> De ez még nem jelenti azt, hogy beilleszkedtek volna. A letelepült cigányok külön telepeket alkottak egy-egy falu határában. A munkacrejükre – kivételt ez alól csak a zenélés jelentett – nem tartottak igényt. Igaz ők is a foglalkozások közül csak az önálló, független mesterségeket részesítették előnyben. Mezőgazdasági munkákban továbbra sem vettek részt. A kézműves foglalkozások közül elsősorban a vályogvetést, teknővájást és a kovácsmesterséget űzték. A kereskedést is kedvelték. A férfiak lóval üzeteltek a nők pedig házaltak. Mint zenészek továbbra is kedveltek voltak. Iskolázási kötelességüknek továbbra sem feleltek meg. A tanköteles gyerekek 70%-a nem járt iskolába. Több mint 90%-uk írástudatlan volt. Szálásuk természetesen is arról tanúskodik, hogy beolvadásuk nem volt teljes. A 19. században is úgy éltek, mint a tizenhatodikban. Sárból, szalmából összetakolt kunyhókban, a putrikban vagy barlangokban laktak. Egészségtelen körülmények között éltek ezáltal sok fertőző betegséget is terjesztettek. A beilleszkedés nehézsége miatt ismét előkerült önálló nemzeti tudatuk. Sokan úgy próbáltak kiutat keresni, hogy az 1848–49-es szabadságharcban nemzetőrnek vagy honvéddnek álltak. Mégsem kaptak egyenjogúságot. Helyzetük – ha lehet – még rosszabbra fordult. Vándorolni kezdtek. 1867-ben egy belügyminiszteri rendelet értelmében ismét megtiltják a kóborlásukat. 1873-ban elrendelték a cigányok összeírását. Három kategóriát állítottak fel: állandóan letelepedett, huzamosabban letelepedett, kóbor cigányok. Ez alapján akkor Magyarországon 272 766 fő élt. Húsz év múlva 1893-ban megismételték az összeírást, ami csak csekély eltérést mutatott a korábbi összeíráshoz képest. Hogy feltűnően sok volt a kóbor cigányok száma, mint egy 8939 fő.<sup>30</sup> Ebből is látszódik, hogy teljes beolvadásuk és alkalmazkodásuk még mindig nem valósult meg.

A 20. század elején még tovább romlott helyzetük. Dr. Samossa János parlamenti képviselő törvényjavaslatot terjesztett be 1911-ben *A vándorcigányok törvényhozási megrendszabályozásáról*.<sup>31</sup> 1914-ben íródott jogi tanulmánya *A vándorcigányok letelepítéséről*<sup>32</sup> címmel. Szerinte az érvényben lévő büntetőjogi törvények és jogszabályok a civilizált emberekre vannak méretezve, és ezek enyhék az elmaradott cigányság megrendszabályozására. Súlyosabb eljárásokat javasolt velük szemben. 1916-ban olyan belügyminiszteri rendeletet szerkesztettek, amely elvette volna a vándorcigányok lovait, szekereit, így gátolva őket kóborlásukban. Ezek az intézkedések csak tovább fokozták a cigányságban a befelé fordulást, az elidegenedést a társadalomtól és ezzel összefüggésben a lemaradást. Továbbra sem tudták hatékonyan kezelni problémájukat. A cigányok nem adták fel ősi életmódjukat, amely elősegíthette volna beilleszkedésüket. Történetükben innentől új fejezet kezdődik, a leplezetlen diszkrimináció és az üldöztetés kora, amely majd a fasiszta időkben ér tetőfokára.

## A náci fajelmélet és a cigányok

Adolf Hitler 1923-ban megírt művében a *Mein Kampf*-ban fejtette ki fajelméletét. Felvázolja, hogy melyek azok a csoportok, akiket meg kell semmisíteni. Különböző szempontok alapján különíti el ezeket a csoportokat. Ilyenek: a politikailag üldözöttek; a fajilag üldözöttek; a hivatásos gonosztevők; a társadalmon kívüliek (házalók, utcalányok, csavargók stb.)<sup>33</sup> A fajilag üldözöttek csoportját a zsidók és a cigányok alkották.

1933-tól Hitler hatalomra kerülésével náci vezetés kezébe került a hatalom Németor-



szágban. Ezzel megkezdődött a cigányok tervszerű kiirtása. *Auschwitz*ba és *Dachauba* szállították őket elsősorban. Hitler parancsára 1942. december 16-án *Birkenauban* (*Auschwitz II.*) a tábor egy részét cigánylágernek rendezték be. Az RHSA – Birodalmi Biztonsági Főhivatal – által szervezett első cigánytranszport 1943. február 26-án érkezett *Auschwitz*ba.<sup>34</sup> Különböző kategóriákat állítottak fel, különböző jelzésekkel. A Z jel a tiszta cigányvérűt jelölte, a ZM+ a domináns cigányvérű kevert vérűt, a ZM– a nem domináns cigányvérűt jelölte, az NZ a nem cigányt. Két cigány dédszülő már elég volt, hogy valakit cigánynak minősítsenek.<sup>35</sup> Voltak közöttük olyanok is, akik a *Wehrmacht* katonái voltak, sőt egyesek még a Vaskeresztet is megkapták. A magyarországi cigányokat is összegyűjtötték és elvitték. Budapest, Székesfehérvár, Szombathely, Bük és Pocsaj voltak a gyűjtőpontok. 1944. október 6-án a Békés megyei *Dobozon* több cigány családot kiirtottak. Hasonló események történtek Székesfehérváron és Várpalotán is. Az összegyűjtött cigányokat Komáromba vitték, majd innen *Dachauba*, *Birkenauban* és *Ravensbrückbe*. A cigányokat családi táborba vitték. Ez azt jelentette, hogy akiket a megérkezés után nem gázostottak el, azokat családtagjaikkal (férj, feleség, gyermek) együtt hagyták, sőt még a szülést is megengedték. Az újszülötteket, gyerekeket és anyákat különböző „orvosi kísérleteknek” vetették alá.<sup>36</sup>

1944 júliusa és 1945 márciusa között mintegy 25–30 ezer cigány deportáltak Magyarországról. Három- négyezer cigánynak mégis sikerült megmenekülnie. Ez az esemény a cigány holocaust névvel vonult be a világtörténelembe.

A cigányság eredete, életformája sokáig ismeretlen volt a környező lakosság számára. Amikor megismerték múltjukat, valamennyire közeledtek egymáshoz. Tartós kompromisszumot azonban nem sikerült kötniük. A cigányok saját erkölcsiket nemesnek tartották, vándorlásaikat pedig szabadságnak. Ez a szabadságvágy él minden cigányban, s ezért a rendszeres, folyamatos munka végzése teher számukra.<sup>37</sup> A cigányság beilleszkedési problémái között kulturális és gondolkodásbeli különbségek húzódnak meg. Indiai őshazájukból magukkal hozták sajátos életstílusukat, ami az európai értékrendekhez képest szokatlanok.

## BIBLIOGRÁFIA

- A cigányok Magyarországon*. Budapest, 1999, Magyar Tudományos Akadémia.  
FRASER, ANGUS: *A cigányok*. (A továbbiakban Fraser.) Budapest, 2000, Osiris Kiadó.  
ROSTÁS-FARKAS GYÖRGY–KARSAI ERVIN: *A cigányok története*. Budapest, 1992, Cigány Tudományos és Művészeti Társaság.  
SZEGŐ LÁSZLÓ (szerk.): *Cigányok, honnét jöttek – merre tartanak?* Budapest, 1983, /Kozmosz könyvek/.  
VEKERDI JÓZSEF: *A magyarországi cigány kutatások története*. Debrecen, 1982.

## JEGYZETEK

- <sup>1</sup> *Magyar Hírlap*. 1984. augusztus 16.  
<sup>2</sup> A cigányok Magyarországon.  
<sup>3</sup> *Napjaink*. 13. évf. 10. sz. 1974. október alapján.  
<sup>4</sup> Rostás-Farkas – Karsai: i. m. 24.  
<sup>5</sup> *Magyar Hírlap* 1984. augusztus 16.  
<sup>6</sup> Rostás-Farkas – Karsai: i. m. 34.

- <sup>7</sup> Vekerci: i. m. 22.  
<sup>8</sup> PONGRÁCZ ZOLTÁN: A cigányság Magyarországon. *Alföld*, 1960. 4. sz. 130. (A továbbiakban: Pongrácz.)  
<sup>9</sup> Rostás-Farkas – Karsai: i. m. 25.  
<sup>10</sup> Uo. 25.  
<sup>11</sup> Örményország.  
<sup>12</sup> Fraser: i. m. 65.  
<sup>13</sup> 1260. július 12-én Morvamezőn (Kroissenbrunn) IV. Béla és II. Ottokár Ausztriáért és Stájerországért vívott harcából az utóbbi került ki győztesen.  
<sup>14</sup> Rostás-Farkas – Karsai: i. m. 39.  
<sup>15</sup> Korabeli források a Szentföldet Kis-Egyiptomnak is nevezik.  
<sup>16</sup> Fraser: i. m. 79.  
<sup>17</sup> Cigányok... 40.  
<sup>18</sup> Uo. 43–44.  
<sup>19</sup> Fraser: i. m. 110.  
<sup>20</sup> Uo. 110.  
<sup>21</sup> Pongrácz: i. m. 131.  
<sup>22</sup> Rostás-Farkas – Karsai: i. m. 37.  
<sup>23</sup> Fraser: i. m. 149.  
<sup>24</sup> Cigányok... 47.  
<sup>25</sup> Fraser 150.  
<sup>26</sup> Uo. 150.  
<sup>27</sup> Nem cigányokhoz.  
<sup>28</sup> Rostás-Farkas – Karsai: i. m. 41.  
<sup>29</sup> Fraser 195.  
<sup>30</sup> 1873-as adat Rostás-Farkas – Karsai: i. m. 75. oldal alapján.  
<sup>31</sup> Uo. 76.  
<sup>32</sup> Uo. 76.  
<sup>33</sup> Cigányok... 53–54.  
<sup>34</sup> Uo. 54.  
<sup>35</sup> Fraser: i. m. 234–235.  
<sup>36</sup> Cigányok... 54.  
<sup>37</sup> Rostás-Farkas – Karsai: i. m. 79.



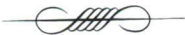
## Árnyék, kő, fény (1.)

Mezey Pál itt élt e földön. Abban a már elmúlt huszadik században. Villamosmérnökként dolgozott a legnagyobb gyárban Budapesten, de amikor csak tehetette: utazott. Neki nem volt *hivatalos* és *magán* utazás. Csak menni! Lódenkabátjában, néhány szendviccsel és dobozgépével a zsebében bejárta és lefényképezte Közép-Európában azt, amit még érdemes.

Jelen lapszámunkat Kőszegről, az 1920-as években készített fotóival illusztráltuk.





*Barangolások Erdélyország belsejében***Kolozs vármegye**

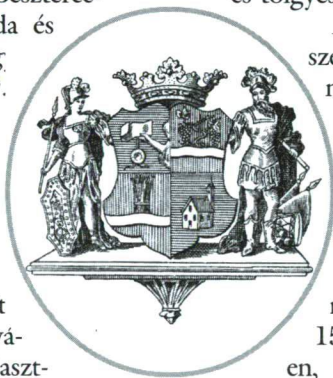
Ma Romániában található az egykori Kolozs vármegye. Nyugaton Bihar, északon Szilágy, Szolnok-Doboka és Beszterce-Naszód, keleten Maros-Torda és délen Torda Aranyos vármegge határolta. Területe 4844 km<sup>2</sup>. Nyugati részén a Bihar, dél-nyugati részén a Gyalui hegység húzódik. A Meleg és Hídeg-Szamos völgyeitől északra található a Kolozsvár–Almási-hegycsoport. Az Almáspataktól északra területnek szét a meszes hegység végső nyúlványai. Ezeket a hegységeket választja el a Mezőségtől a Kis-Szamos völgye. A terület legnagyobb folyói a Kis-Szamos, a Sebes-Körös és az Almás, a Mezőség tavakban gazdagabb. Éghajlata a hegységekben hűvösebb, a Mezőségben melegebb, de az ellenkezője igaz a területekre a csapadékmennyiség tekintetében. Kolozsvár évi középhőmérséklete 8,6 °C.

Ásványkincsekben szegényes, földje azonban (különösen a Mezőségben) termékeny. Jelentős a kissármási földgáz-előfordulás. Termőterületének nagyobb részét erdők, szántóföldek, rétek és legelők képezik. Ezeket követik a kertek a szőlők és a nádasok. Területének kb. 10%-a terméketlen. Fontosabb terményei a búza, a rozs, az árpa, a zab és hüvelyesek. Továbbá a len, a kender, a dohány, a cukorrépa, takarmányrépa nagy mennyiségben, valamint a lucerna és lóhere. Igen kiterjedt legelői (havasi) és kaszálói is vannak. Fontosak a vármegye 232 községe-

ben működő méhészek is. Az erdők harmadrészt fenyvesek, harmadrész bükkösök és tölgyesek.

Állattenyésztésben kiemelkedő szerepet kap a szarvasmarha-tenyésztés. Ezt követi a ló és a juh, a sertés és a kecsketartás. A mezőgazdaság érdekeit gazdasági egyletek szolgálják.

Lakosainak száma az 1869-es adatok szerint 177627 volt és többségét a román nemzetiség képezte 15317 fővel. Magyarok 60735-en, németek 6710-en, szlovákok 67-en éltek a vármegyében. A maradék

**KOLOZS VÁRMEGYE CÍMERE**

NEGYEDELT PAJZS 1. KÉK MEZEJÉBEN BALRÓL FELHŐBŐL BENYÚLÓ, TERMÉSZETES SZÍNŰ KAR ARANY FÜGGŐPECSÉTES EZÜST OKLEVELET TART. 2. VÖRÖS MEZEJÉN HULLÁMOS EZÜST PÓLYÁBÓL KINÖVŐ EZÜST KARÓRA TEKEREDŐ SZŐLŐINDA KÉT ZÖLD LEVÉLLEL ÉS KÉT ARANY SZŐLŐFÜRTTEL. 3. VÖRÖS MEZEJÉT IS HULLÁMOS EZÜST PÓLYA OSZTJA, AMELYBŐL ARANY GABONAKÉVE EMELKEDIK KI. 4. KÉK MEZEJÉBEN EGYTORNÝÚ, VÖRÖS TETŐS, FEKETE AB-LAKOS ÉS KAPUZATÚ EZÜST TEMPLOM LEBEG. A PÓLYA A SZAMOSRA, A TEMPLOM A KO-LOZS MONOSTORI KONVENTRE UTAL. A CÍMERT MÁRIA TERÉZIA ADOMÁNYOZTA 1755-BEN, AMELYEN A JOBB OLDALI CÍMERTARTÓ MINERVÁT, A BAL OLDALI PEDIG MARS ISTENT ÁBRÁZOLJA, AKI ROMULUS ÉS REMUS APJA VOLT.

4655 főt egyéb nemzetiségek és etnikumok képezték. Lakóinak nagy része a görög katolikus és a református hitfelekezethez tartozott. Őket követték sorrendben a görög keletiek, a római katolikusok, az evangélikusok, az unitáriusok és az egyéb felekezetekhez tartozók.

A foglalkozás tekintetében a vármegye lakóinak nagy részét őstermelők adják. Jelentékeny még a kereskedők és a bányászok létszáma, bár a bányászat nem túl jelentős. A terület ipara is csak néhány fűrésztelepre, kőbányára, egy kőszénbányára és egy gipszgyárra szorítkozik. A kereskedelem fő cikkei a gabona, a liszt és az állatok. A vármegye területén található nyolc takarékpénztár és bank, és 64 szövetkezet.

Közlékedésének fő erét képezi a Magyar királyi Államvasutak Budapest–Brassó vonala, amely a vármegye nagy részén keresztülhalad. Ebből indul ki a Szamos-völgyi és a kiskalotai vonal. A vármegye keleti részét a Marosludas-Beszterce vonal vágja át. A vasútvonalak hossza 163, az állami utaké 303 km-t tesz ki. A közművelődés viszonyai Kolozs vármegyében a legkedvezőtlenebbek, hiszen a 6 éven felüli lakosság 64,4%-a analfabéta (1910). 10833 tanköteles gyermek iskolába nem jár. A vármegyében van 28 kisdudóvó, 236 elemi, 165 általános ismétlő és 40 gazdasági népiskola. Van még 1 iparostanonc, 1 felső nép- és 1 polgári iskola, összesen 23 192 tanulóval. nincs azonban sem közép-, sem szakiskola a vármegyében. A szellemi élet teljesen a vármegye székhelyén összpontosul.

**KÖZIGAZGATÁS** ■ A vármegye 9 járássra oszlik. Székhelye Kolozsvár. 9 nagy, 224 kisközsége, 134 pusztája és telepe van. Falvainak lakosságának száma általában nem éri el a 2000-et.

Kolozsvár az országgyűlésbe 2, a vármegye 4 képviselőt küld. Egyházi tekintetben Kolozs az erdélyi római katolikus, a gyulafehérvári-fogarasi és szamosújvári görög

katolikus és az erdélyi görög keleti érseki egyházmegyébe tartozik.

Törvénykezés tekintetében a vármegye hat járásbíróssággal rendelkezik és a Kolozsvári Királyi Ítéltábla és Királyi Törvényszék területéhez van csatolva. A királyi Főügyészség, a sajtó és pénzügyi bíróság Kolozsvárott, a bányabírósság Gyulafehérvárott található. Kolozsváron van az ügyvédi és közjegyzői kamara, de közjegyző található Bánffyhunyadon, Mócson és Tekén is.

Hadügyi tekintetben a vármegye a mócsi, mezőörményesi, nagysármási és tekci járása 62. számú marosvásárhelyi, a vármegye többi része és a két város az 51. számú kolozsvári hadkiegészítő parancsnokság alá, hasonlóan az ugyanczen a két helyen állomásozó 22. és 21. számú honvéd gyalogezred alá tartozik. Állandó vegyes jelölővizsgáló bizottsága Kolozsvárott van, ahol csendőrs, szárny- és szakaszparancsnokság is székel.

Pénzügyileg a Kolozsvári Pénzügyigazgatóság területét alkotja. Adóhivatala Bánffyhunyadon, Mócson, Hídalmáson, Tekén, és Kolozsváron van. (Itt pénzügyőrség és fővámhivatal is van). Ipari és kereskedelmi ügyekben az egész vármegye a Kolozsvári Kamara területéhez tartozik. Államépítészeti hivatala, közúti kerületi felügyelősége, s porta és távíró-igazgatósága Kolozsvárott van. Ugyanitt székel az erdőfelügyelőség és az erdők kezelésével megbízott erdőigazgatóság. Itt van állategészségügyi felügyelő, állami állatorvos és a VII. sz. kultúrmérnöki hivatal. Van a vármegyében 17 gyógyszer-tár, 2 kórház, 24 orvos, 1 sebész és 98 bába.

**TÖRTÉNELEM** ■ A vármegyét Szent István alapította, miután 1002-ben legyőzte Gyulát. Megyei vára Klusár volt, e közül keletkezett később Kolozsvár város, amely máig a vármegye székhelye. A várost a magyarok és a szászok közösen alapították, Zsigmond emelte királyi városi címre.

A vármegye nyugati része az Erdély és



Magyarország közti összekötő láncszem szerepét képezte útjai Bánffyhunyardon át Nagyvárad felé, valamint a Meszes kapuján át a Szilágyságon keresztül vonultak. A Nagyvárad felé vezető úton az úgynevezett Királyhágó volt Erdély kapuja. Manapság a vadregényes táj a Biharból a Sebes-Körös mentén futó vasútvonalon közelíthető meg, miközben szemünk elé tárulnak a mesés szépségű vidék vízcsései, szorosai, valamint Sebesvár festői romjai. Az Almás vize mellett Nagyalmás határában állt Dezső vára. (A bástya a Sztánai vasútállomásról is látható). A legtöbb történelmi emlék a gyalui várhoz kapcsolódik. Szent László alapította, a kalotaszegi falvak dézsmájával együtt a nagyvárad püspökség birtoka volt a XVI. századig, amikor Martinuzzi az erdélyi püspökséghez csatolta. A fejedelmek idején „állami” birtokot képezett, majd különböző főurak birtokába vándorolt, míg végül a Rákócziakra nem szállt.

Kolozs vármegyét először a XII. században említik írásos források. A XIV. században lesz nemesi vármegye, a XV. században csatolják hozzá a Kis-Szamos vidékét és Kalotaszegét. A XVI. századtól az Erdélyi Fejedelemség, majd az Erdélyi Nagyfejedelemség része Kolozsvár központtal.

Az 1848–49-es eseményei nem kerültek el Kolozs vármegye nyugati felét, ahol az Erdélyt megszálló császáriakat a Bem vezette sereg („Gábor Áron rézágyúival” megerősítve) sikeresen feltartóztatta. A Magyarország megtámadására rendelt sereg két részre osztva tört Nagyvárad felé. Az egyik Bánffyhunyard felől, a másik az Almás völgyén át Wardenér báró, Losenau és Urbán vezérlete alatt. A Bem vezette sereg egyik része Riszkó ezredes főparancsnokságával Csucsát tartotta. A balszárny Kis-Sebesnél, a jobbszárny az Almás völgyében foglalta el állásait. A csata december 18-án kezdődött, és a császáriakat sikeresen viasszaszorították Kolozsvárra. A magyar sereg már december

24-én Hunyadon volt, és 26-án a Nagybánya felől a Szamos völgyén benyomuló Bem seregével egyesült. Még az év vége előtt felszabadult Kolozsvár. Az újév elejére Észak-Erdélyt, márciusra pedig Erdély egész területét sikerült megtisztítaniuk a császáriaktól. (Kivéve Gyulafehérvár erődjét, ahol végig kitartottak a császáriak, és az Érc hegységet, amely a román felkelők kezén maradt.)

1849. augusztusban az oroszok elől visszavonuló magyar sereg Hunyadnál vívta utolsó harcait. Innen vonultak Zsibóra, ahol is tudtukra jutott a fegyverletétel ténye. A megye 1851–60 között a VII. Erdélyi Kolozsvári Kerület részét képezi. Kolozsvár 1867-től látványos fejlődésnek indul. Kulturális hatása az anyaországra is jótékony hatással van. Mérföldkőnek tekinthető a Ferenc József Egyetem 1872-es alapítása. Ezután Romániához csatolják 1920-ban, majd a második bécsi döntés értelmében ismét Magyarországhoz, majd 1945-ben újra Romániához kerül.

## Főbb települései:

**APAHIDA** ■ Település Kolozsvártól északkeletre. A 13. századtól vámhely volt, a kolozsmonostori bencés apátság tulajdonában. A 14–15. században a megyei gyűlések színhelye volt. 1686. augusztus 7-én itt állapodtak meg Apafi Mihály fejedelem megbízottai az Erdélybe érkezett császári csapatok parancsnokával, Friedrich Scherffenberg tábornokkal az idegen csapatok kivonásáról.

**CSUCSA** ■ (románul Ciucea) Település Szilágysomlyótól délre. 1848. december 18-án az erdélyi hadsereg Bem tábornok vezetésével Csucsánál állította meg Puchner altábornagy seregét. A községben lévő Bonczakastélyban lakott egy ideig Ady Endre. Később Octavian Goga román költő és politikus vásárolta meg a kastélyt, itt is van eltemetve.

**GYALU ■** (románul Gilau) Vár és település a Hideg-Szamos mentén, Kolozsvártól nyugat-délnyugatra. 1246-ban püspöki udvarhely volt, mely kiváltságokat kapott a tatárok pusztításai miatt. Ezeket 1282-ben IV. (Kun) László megújította. A vár az erdélyi püspökségé volt, a püspök a Budai Nagy Antal-felkelés után kastélyt épített ide. 1541. december 29-én Gyalu várában Serédy Gáspár főkapitány és Fráter György uralkodók nevében egyezséget kötöttek, amennyiben Izabella átadja a fia országrészét és a Szent Koronát, s megkapja a szepesi Szapolyai-birtokokat (gyalui egyezmény). 1542 decemberében – miután a két érintett fél elfogadta – az erdélyi országgyűlés elutasította a gyalui egyezmény végrehajtását. Több erdélyi részországgyűlés színhelye volt.

**KOLOZS ■** (románul Cojocna) Település Kolozsvártól keletre. Már az Árpád-korban kiváltságos hely volt, sóbányájáról nevezetes. Királyi sókamara, hetivására volt a középkorban. 1470. március 20-án Mátyás király Kolozs mezővárost Kolozsvárnak adományozta és a lakóit olyan kiváltságban részesítette, mint a szülővárosát. Bányái kimerülésével jelentősége is megcsappant.

**KOLOZSMONOSTOR ■** (Manastur)

Település, ma Kolozsvár része, attól délnyugatra. Bencés apátsága 11. századi alapítású. I. László további adományokat biztosított számára. Az erdélyi püspök és a monostori apát között sokszor heves, a tettelegességgel fajuló viták voltak. A monostor hiteles helyként is működött. 1437. július 6-án a kolozsmonostori konvent előtt kötöttek egyezményt a nemesség és a parasztnak képviselői. Ebben meghatározták a Lépes György püspöknek fizetendő tized összegét, biztosították a jobbágyság szabad költözködési jogát. Ugyanezen év december 10–14. között Kolozsmonostor és Kolozsvár között nemesek legyőzték a paraszthadat, Budai Nagy Antal elesett a küzdelemben. 1467. augusztus 18-án az erdélyi három nemzet Kolozsmonostoron kötött szövetséget I. Mátyás ellen. 1565 októberében erdélyi országgyűlés színhelye volt. 1579-ben nyitották meg a jezsuita iskolát a volt bencés monostorban. 1584-ben hat szerzetes tanár mintegy 150 diákot tanított a jezsuita egyetemen.

**KOLOZSVÁR ■** (románul Cluj, Cluj-Napoca, németül Klausenburg) Vár és város a Kis-Szamos partján, Tordától észak-északnyugatra. A római alapítású Napoca népessége a 4. században elhagyta. Az Ár-





2002/XIV. 1-2.

pád-korban előbb falusias település volt, majd templom és vár is épült itt. 1177-től említik az oklevelek, mint a várispánság székhelyét. A tatárjáráskor elpusztult, de hamar újjáépült és István ifjabb királyi hospeseket telepített le. 1316-ban I. Károly kiváltságokat adományozott Kolozsvárnak. 1333-ban említik először pénzverő kamaráját. 1377-ben pecséthasználati jogot kapott. A 14. században domonkos kolostora, Szent Erzsébet-temploma és ispotálya is volt. Kiváltságai alapján a város virágzó fejlődésnek indult, s 1405-ben Zsigmond a szabad királyi városok sorába emelte. 1458-ban Szilágyi Mihály kormányzó szabályozta a szabad bíróválasztást. Itt született Mátyás király, 1440. február 23-án. A 15–16. században a gazdag kereskedők és iparosok városa volt. 1486-ban I. Mátyás Buda város jogait adományozta szülővárosának. 1489–1503 között épült fel a Farkas utcai gótikus ferences templom. 1514. július 10-én Kolozsvárnál szenvedett vereséget Lőrinc pap parasztserege. 1527-től mintegy 70 országgyűlés színhelye volt Kolozsvár. 1534-ben kezdték el építeni Wolphard Adorján erdélyi unitárius püspök házáat, mely az erdélyi reneszánsz legszebb ránk maradt emléke. 1550-ben nyomda nyílt a városban, Hoffgreff György vezetésével, melyben Sztáray Mihály hitvitázó komédiája, s a Fráter György által összeállított váradi tüzesvas-próbák jegyzőkönyve jelent meg. 1551-ben Kolozsvárott jelent meg a Heltai Gáspár által kezdeményezett teljes magyar bibliafordítás első része. 1552-ben I. Ferdinánd zsoldosserege felgyújtotta a várost. 1553 és 1555 között a



MÁTYÁS KIRÁLY SZÜLŐHÁZA

ELŐTÉRBEN A KÁRPÁTOK LUXUSCRIKÁLÓI

Wittenbergben tanult Dávid Ferenc lett a kolozsvári latin iskola rektora. 1554-ben Kolozsvárott, a nyomdában adták ki Tinódi Lantos Sebestyén *Cronica* című versgyűjteményét. 1560-ban Heltai Gáspár munkája, *Zsoltárok könyvének* első teljes magyar fordítása, 1565-ben Bonfini Mátyás királyról szóló műve, 1575-ben Heltai Gáspár *Chronica az magyaroknak dolgairól* című műve, majd 1578-ban az első magyar nyelvű botanikai munka, Méliusz Juhász Péter *Herbariuma* is Kolozsvárott jelent meg. 1581. május 12-én Báthori István Kolozsvárott egyetemet alapított, melyet a jezsuitákra bízott. 1584-ben itt jelent meg az első magyar államelméleti munka, Kovácsóczi Farkas *De administratione Transylvaniae* című műve. 1593-ban pedig az első jogtudományi munka, Baranyai Decsi János műve. 1603 júniusában Székely Mózes előtt nyíltak meg a város kapui. 1610. július 4-én a városban fejezték le Báthori Gábor fejedelem parancsára Kornis Boldizsárt, a Kendi-féle összeesküvés egyik vezetőjét. Az 1613. október 23-i erdélyi országgyűlés Kolozsvárott fejedelemmé választotta Bethlen Gábort. 1658 szeptemberében a tatárok feldúlták a várost, 1662



### HÁZSONGÁRD

ZARÁNDOKOK DSIDA JENŐ NYUGHELYÉNÉL

Fotók: Alács Attila

áprilisában Apafi Mihály és Kucsuk Mehmed pasa seregei ostromolták meg a német őrség által védett Kolozsvárt. 1674-ben kezdődött meg Bánffy Dénes barokk palotájának építése, mely 1785-ben készült el. 1687-ben Veterani tábornok foglalta el. 1704-ben Rabutin mentette fel a kuruc ostrom alól a várost. 1690-ben jelent meg Pápai Páriz Ferenc műve, az első magyar orvosi mű (*Pax corporis*), Misztótfalusi Kis Milós nyomdájában. 1707. április 23-án Rákóczi megalapította a Nemes Ifjak Társaságát. 1786-ban II. József a három kerületre osztott Erdély egyik központjává Kolozsvárt tette. Ugyanebben az évben jelent meg Benkő Ferenc könyve, a *Magyar mineralógia*, az első magyar nyelvű ásványtani munka. 1792-ben állandó magyar színtársulat alakult, 1793-ban Aranka György Erdélyi Magyar Nyelvművelő Társasága jött létre. 1803–1821 között építették fel kőszínházát, majd 1827-ben itt indították Pethe Ferenc szerkesztésében a *Hazai híradó* című lapot. 1848. május 29-én az utolsó erdélyi rendi országgyűlésen kimondták Erdély unióját Magyarországgal. 1848. december 25-én szabadította fel a várost Bem serege. 1859. november 23-án megnyílt az Erdélyi Múzeum-Egyelet. 1870-ben nyitották meg a Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonalat. 1872-ben szentesítette a király a kolozsvári egyetem felállításáról rendelkező törvényt. 1894. május 17–25. között folyt le a memorandum-per. 1902. október 12-én leplezték le Fadrusz János Mátyás király szobrát. 1918. december 24-én vonult be a román hadsereg Kolozsvárra. A trianoni békeszerződés értelmében a város Romániához tartozott. 1920-ban megindult a romániai magyarság irodalmi folyóirata, a *Napke-*

sasága jött létre. 1803–1821 között építették fel kőszínházát, majd 1827-ben itt indították Pethe Ferenc szerkesztésében a *Hazai híradó* című lapot. 1848. május 29-én az utolsó erdélyi rendi országgyűlésen kimondták Erdély unióját Magyarországgal. 1848. december 25-én szabadította fel a várost Bem serege. 1859. november 23-án megnyílt az Erdélyi Múzeum-Egyelet. 1870-ben nyitották meg a Nagyvárad–Kolozsvár vasútvonalat. 1872-ben szentesítette a király a kolozsvári egyetem felállításáról rendelkező törvényt. 1894. május 17–25. között folyt le a memorandum-per. 1902. október 12-én leplezték le Fadrusz János Mátyás király szobrát. 1918. december 24-én vonult be a román hadsereg Kolozsvárra. A trianoni békeszerződés értelmében a város Romániához tartozott. 1920-ban megindult a romániai magyarság irodalmi folyóirata, a *Napke-*



FADRUSZ JÁNOS MÁTYÁS-SZOBRA KINCSES KOLOSZVÁROTT



let. 1921. január 23-án jelent meg Kós Károly, Paál Árpád és Zágoni István *Kiáltó szó* című kiadványa. Ugyanebben az évben megalakult a Magyar Szövetség. Idén hetvenöt éves az 1927-ben indult kulturális folyóirat, a *Korunk*. 1928-ban jelent meg Kolozsvárott Kós Károly *Erdély* című műve. 1934-ben pedig Tamási Áron *Ábel az országban és Ábel Amerikában* című regénye és Szerb Antal *A magyar idódalom története* című alpműve. Az 1940. augusztus 30-i II. bécsi döntés értelmében Kolozsvár visszakerült Magyarországhoz. Szeptember 15-én Horthy kormányzó ünnepélyesen bevonult a városba. 1944. október 11-én a 3. Ukrán Front csapatai foglalták el. 1945. május 29-én megindították a Bolyai Egyetemet, melyet 1959-ben egyesítettek a román Babesegyetemmel, Babes-Bolyai néven.

**KOZMATTELKE** ■ (Cozma) Település Tekétől délkeletre. A 14. század elején említik az oklevelek. 166 júliusának elején itt ölette meg Kemény János fejedelem Barcsay Ákost.

**SEBESVÁR** ■ (Bologa) Vár és település a Sebes partján, volt Biharban is, Bánffy-hunyadtól nyugatra. A Királyhágón átvezető utat őrző vár volt a 14. század elején. Ekkor került a király birtokába. Zsigmond adományozta el a Bánffyoknak. 1598-ban erdélyi országgyűlés színhelye volt.

**SZÁSZFENES** ■ (Floresti) Település Kolozsvártól nyugatra. 1660. május 22-én II. Rákóczi György a szászfenesi csatában szenvedett vereséget az Erdélybe betörő Szejdi Ahmed pasától (június 7-én Váradon halt bele sebeibe).

**TOPA** ■ (Pusztatopa, Topa Micá) Település Kolozsvártól északnyugatra. 1319-ben Debreceni Dózsa erdélyi vajda Topánál levert a pártütöket.

**FEJES BALINT**

## A Belvedere Meridionale Alapítvány hírei

2002. ÉVI ELSŐ NEGYEDÉV ■ Az idei évtől életbeléptek az Alapító Okirat módosításai. Az alapítók három tény alapján módosították az okiratot. 1. A Juhász Gyula Tanárképző Főiskola név helyett következetesen SZTE Juhász Gyula Tanárképző Főiskolai Kar megnevezést használják ezután; 2. A közhasznú tevékenységek köre bővült, az alábbi pontokkal: e) gyermek- és ifjúságvédelem, f) magyarországi etnikai kisebbségekkel és a határon túli magyarsággal kapcsolatos tevékenység, g) euroatlani integráció elősegítése; 3. Felügyelő Bizottság felállításáról rendelkeztek, melynek tagjai MÉSZÁROS CSABA, DÖMÖTÖR MÁTÉ, MÁRTON IMRE, akik letették a hivatali nyilatkozatokat és munkához kezdtek. Megjelent KISS TAMÁS *Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetsége – 1956, Szeged* című kötete. Ez év elején került kiadásra GÁBOR KÁLMÁN *Győr-Moson-Sopron megyei 15–29 éves fiatalok* című munkája. A neves ifjúságkutató, az Oktatáskutató Intézet munkatársa 55 grafikonnal és 11 táblázattal gazdagított kötetével első alkalommal kerül ilyen témájú kutatás kiadásra. A kutatás fontos tanulságokkal szolgál mind a prosperáló mind a válságtérsegekben élő fiatalok problémáinak megértéséhez, végső soron pedig az ország egészében megfigyelhető társadalmi jelenségek értelmezéséhez. Előkészítés alatt állnak T. HORVÁTH ÁGNES *A Római Birodalom latin nyelvű levelezésének három évszázada* és PERBÍRÓ JÓZSEF *Ötvenhat Szegeden – emlékeimben* című kötetei. A Belvedere Meridionale honlapjának – [www.belvedere.meridionale.hu](http://www.belvedere.meridionale.hu) – frissítése megtörtént.

PAPP TAMÁS

## Háború Afrika szarván

*(Az etióp–eritreai háború története 1998–2000)*



Az afrikai kontinens második világháború utáni történetének, egyik legvéresebb háborúja dúlt 1998 és 2000 között, a Szomáliai-félszigetnél – Afrika szarván – elterülő két ország, Etiópia és Eritrea között. A hatvan millió lakosú Etiópia és a négymillió lakosságú Eritrea közti háború okai még mindig fennállnak, ezért a két ország határán jelenleg is az ENSZ békefenntartói vigyázzák a nyugalmat. Az alábbiakban a háborúhoz vezető utat, illetve háború eseményeit szeretném bemutatni.

### Harc a függetlenségért

Eritrea története 1890-ben vált el Abesszíniától, miután az olasz hadsereg elfoglalta és gyarmatosította a tengerparti sávot. A második világháborúban brit csapatok szállták meg az országot. A britek az irányítást 1952-ben átadták az etióp császárságnak, amely egy ENSZ döntés következtében föderációra lépett Eritréával. Az etióp megszállók ellen 1961-ben megalakult az Eritreai Felszabadítási Front (Eritrean Liberation Front, ELF), amely gerillaháborút kezdett a császári biztonsági erők ellen. Az, hogy 1962-ben Eritréát társországból tartománynyá nyilvánították, csak olaj volt a tűzre. 1968-ban az ELF marxista szárnya megalakította az Eritreai Népi Felszabadítási Frontot (Eritrean People's Liberation Front, EPLF). Az új szervezet megjelenése fokozta a rajtaütések intenzitását. 1971-re már 20 000 fős megszálló haderő állomásozott a tartományban, a teljes Császári hadsereg fele. Az ELF és az EPLF közötti nézeteltéré-

sek polgárháborúba sodorták a két rivalizáló gerillaszervezetet, amelyek 1972-től két éven át küzdtek egymással. Az egymás elleni harcokból az EPLF került ki győztesen.

1977-ben az Etiópia elleni szomáli támadást kihasználva a gerillák ellenőrzésük alá vonták a tartomány nagy részét. Az etióp ellenoffenzívát a nagyarányú szovjet és kubai „testvéri segélynyújtás” tette lehetővé. A támadás sikeres volt, és a gerillákat Nakfa városba és az északkeleti hegyvidéki területre szorították vissza. Annak ellenére, hogy 1978–83 között a Derg (az etióp marxista kormány katonai közigazgatását nevezték így) erői öt nagy offenzívát indítottak, nem tudták kiűzni Nakfa térségéből a gerillákat. 1981-ben az EPLF csapatai Szudánba üldöztek az ELF gerilláit. 1984-re az EPLF megerősödött és erői szétverték számos Asmara környéki helyőrséget, valamint elfoglalták az északkeleti tengerpartot és Barentu városát, amelyet az etiópok csak nagy erők bevetésével tudtak visszaszerezni. 1985 októberében az etióp kormány újabb offen-



zívát indított – ez volt a nyolcadik –, amely az eritreaiakat visszaszorította a tartomány északi részein húzódó hegyi területekre. Ennek ellenére a kormányerők nem tudták elérni az EPLF Nakfánál levő hegyi erődjét, amely a gerillák fő bázisát képezte. Bár 1987-re a Derg 700 000 fős hadsereggel rendelkezett (1300 harckocsi, 1200 PSZH, 150 harci repülő), de nem bírt az EPLF gerilla hadseregével, amely a hagyományos gerillataktikát követte.

1988 a fordulat éve lett, ugyanis az Afabet város környékén állomásozó etióp 2. Forradalmi Hadsereget, 30 000 EPLF gerilla bekerítette és 3 hadosztályát szétverte. A hadművelet során a kormányerők 18 000 embert veszítettek. A kormányzat kezében csak a Vörös-tenger partmelléke maradt, amelynek ellátását kizárólag légi úton tudták biztosítani. A kormány erői 1989 elején Tigrénél döntő vereséget szenvedtek. Az afabeti vereség demoralizálta a Derg erőit, amelyek 1988–89-ben 50 000 embert veszítettek. 1990. március 10-én elesett Massawa kikötője, s ezzel már az EPLF ellenőrizte az ország területének 75%-át. Az EPLF viszonya olyan feszült volt a szintén ellenzéki Tigrei Népi Felszabadítási Fronttal (Tigray Popular Liberation Front, TPLF), hogy több ízben nyílt harcok robbantak ki a két szervezet között. Ennek ellenére 1991 májusban az EPLF támogatta a Hailé Mariamot megbuktató ellenzéki szövetséget.

## A háború okai

1993-ban Eritreában népszavazást tartottak, amelyen szinte 100%-os arányban nyertek a függetlenségpártiak. 1993. május 23-án *Issayas Afewerkit* választották az állam elnökévé. 1993. május 24-én hivatalosan is kikiáltották Eritrea függetlenségét. Issayas központosított, állami ellenőrzést valósított meg, az önfeláldozásra és katonai fegyelem-

re alapozva szinte spártai államot épített fel. Az ország 1993–1997 között fegyveres ösztetűzésbe keveredett Szudánnal és Jemenel is, aminek a fő oka Issayas és az EPLF expanzionista politikája volt.

Eritrea és Etiópia viszonyát határproblémák terhelték meg, mivel a határ vonala nem lett pontosan kijelölve. Eritrea azt a határvonalat ismerte el, amelyet még az 1902-es olasz–etióp szerződés rögzített. De ez a szerződés néhány ponton kétértelmű volt. Badme település térségében a határ két folyót kötött össze, de arról vitáztak, hogy hol is helyezkedik el az erre a névre keresztelt falu. Zalambessa körül a folyókat nevezik másképp, s nem világos, hogy az olasz–etióp szerződés mikor melyikre utalt. Bure térségében a szerződés úgy jelölte ki a határt, hogy az a tengertől 60 kilométerre párhuzamosan haladjon, amit a két fél szintén eltérően értelmezett.

A határproblémák mellett gazdasági konfliktus élezte tovább a helyzetet. Etiópia ugyanis elvesztette a tengeri kijáratát, és termékeit csak költséges módon tudta Eritreán keresztül exportálni. A természeti források nélküli Eritrea viszont a feldolgozó iparát fejlesztette, s az olcsó munkaerő Etiópiából történő elszipkázása szintén feszültséget teremtett közöttük, amit csak tovább élezett, hogy Asmara az etióp valuta, a birr helyett 1997-ben bevezette a saját valutáját, a nakfát. A két ország viszonyát tovább rontotta Issayas eritreai elnök és Zenavi – aki a TPLF vezetője volt – etióp miniszterelnök személyes ellentéte. Mindkét vezető a nemzeti nagyságot testesítette meg, ezért elkerülhetetlenné vált a leszámolás...

## A szembenálló felek

Az eritreai hadsereg magját az EPLF gerillahadserege adta, amely több mint húsz évig harcolt a függetlenség kivívásáért. A füg-

getlenség kiharcolása után az EPLF célja megváltozott és regionális hatalmi tényezőként kívánták látni országukat. A cél elérése érdekében fegyvereket szereztek be és fejlesztették a katonai infrastruktúrát (kézi-fegyverektől kezdve, a harckocsikon át a repülőkhöz). Az ország lakossága számára a legfontosabb „törvény” a nemzet fegyveres szolgálata lett. Az egész lakosságot intenzív kiképzésben részesítették. Néhány év alatt az eritreai haderő Afrika egyik legjobban felszerelt és kiképzett hadseregévé vált. Létszáma 1998. májusban az első lépcsős tartalékosok mozgósításával megközelítette a 120 000 főt. A haderőt hadosztályokba szervezték. Az eritreai lövész hadosztályok hadrendjében 3 lövészdandár volt, míg a gépesített hadosztályok egy harckocsi- és három tüzer dandárral rendelkeztek. A hadosztályok létszáma 6-7000 fő körül mozgott.

A haderő 200-300 db T-54 és T-55 típusú közepes harckocsival, számos páncélozott harcjárművel (BRDM-2, BMP-1, BTR-60), sok löveggel (76, 85, 122, 130 mm űrmérettel), illetve különböző típusú és űrméretű aknavetővel rendelkezett. A légierőnek 8 db MiG-21-es és 2 db MiG-23-as vadászrepülője, 6 db MB-339 csatagépe volt. Rendelkeztek még 4 db Mi-17 és 4 db Mi-24 helikopterrel, valamint 4 db kínai gyártású Y-12 szállítórepülővel. A haditengerészet 1100 fős állománya 10 hadihajót üzemeltetett.

Az Eritreai Hadsereg kiváló helyzetével élesen szemben állt az Etióp Védelmi Erők katasztrofális állapota. Etiópia az 1990-es

években végrehajtotta az afrikai kontinens legnagyobb leszerelését: a több mint 700 000 fős hadsereget 50 000 fő alá csökkentették, és radikálisan lefaragták a katonai kiadásokat. Ezen okok következtében a haderő morálja és képzettségi szintje alacsony lett. Ugyanakkor a különböző hadianyagokból viszonylag nagy raktárkészletek álltak rendelkezésre. Az etióp védelmi erők hadosztályai egy gépesített-, és három lövészdandárból álltak, létszámuk 10 000 fő körül volt. Miután Eritrea kivált az országból, megszűnt a hadiflotta és a légierő is leépült. Az etióp hadsereget az országon belül is gyakran érték gerillatámadások az oromoi és ogadeni területeken. Az eritreai támadáskor az Etióp Hadsereg kb. 350 db közepes harckocsival (T-54/T-55, T-62), 250 db páncélozott harcjárművel (BRDM-1/-2, BMP-1 és főleg BTR-40/BTR-60/BTR-152), mintegy 400 db ágyúval (főleg 85, 122, 130 mm-es), BM-21-es sorozatvetővel, és több száz különféle aknavetővel rendelkezett. A légierő, melyet szinte a semmiből támasztottak fel, mintegy 40 db MiG-21, 18 db MiG-23, 5 db MiG-27 repülővel rendelkezett, ezeken kívül 22 db Mi-8 és 24 db Mi-24 helikopter is hadrendben volt.

## A konfliktus kezdete

Az első fegyveres incidensek május 6-án törték ki Badme város térségében. A konfliktust tárgyalásos úton próbálták meg rendezni, majd ezek sikertelensége után május 12-én a kora reggeli órákban megindultak az eritreai hadoszlopok, amelyek még aznap megszállták Badmet és térségét. Az etióp hadseregnek nem állomásoztak egységei a térségben, a rendőrség, és a határ menti milícia pedig nem volt képes komoly ellenállás kifejtésére. Az eritreai hadsereg megszállóként viselkedett: fosztogattak, gyilkolták a helyi civil lakosságot, templomokat és kör-





házakat romboltak le. Május 31-én az eritreai hadsereg újabb frontszakaszon lendült támadásba Zalambessa, Alitena és Aiga térségében. A harcok itt június 6-ig elhúzódtak. Június 5-én az eritreaiak bombázták Mekellét (Tigray tartomány székhelye), ahol a támadásnak számos civil is áldozatul esett. Erre válaszul az etióp légierő másnap légi csapásokat hajtott végre eritreai célpontok ellen, köztük az asmarai légikikötő ellen is. Június 9-10-én az eritreai haderő nagyszabású támadást indított a badme-sheraro-i és a zalambessai frontszakaszokon, de az erősödő etióp védelem visszaverte ezeket a próbálkozásokat és súlyos veszteségeket okozott a támadóknak.

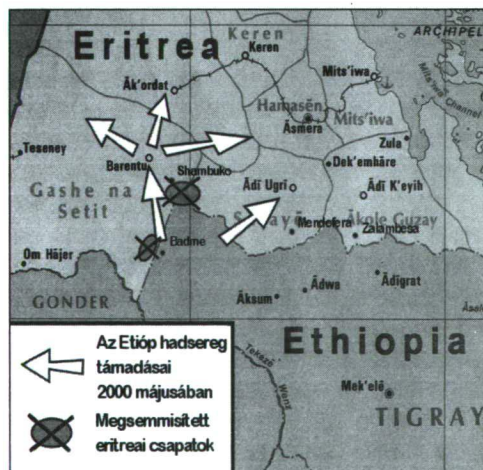
Június 11-én az Eritreai Hadsereg újabb frontot nyitott meg: a délit. Bure térségében rendkívül súlyos harcok dúltak. Az eritreaiak támadásai rendre kifulladásra kényszerítették az etióp csapatokat. Miután nem tudták döntésre vinni a dolgot, és mivel a közelgő esős évszak nem kedvezett a hadműveleteknek viszonylagos nyugalom alakult ki az arcvonalon. Az eddigi harcok Eritrea sikerét hozták, mely mintegy 400 km<sup>2</sup>-nyi területet szállt meg. Az eritreaiak miután megszilárdították állásaikat, az I. világháborút idéző megerősített lövészárkrendszer kiépítését kezdték meg (bunkerek, erődített körletek stb.). A harcok kezdete után több tízezer eritreait űztek el Etiópiából és Eritreában is ezerszámra deportálták és zavarták el otthonaikból az etiópokat.

A hónapokon keresztül tartó viszonylagos nyugalmat mind a két fél erőgyűjtésre használta. Etiópia megerősítette a légierőjét a szovjet utódállamokból származó 8 db SzU-27-es vadászgéppel és Romániától is vásárolt 10 db MiG-21 és MiG-23 repülő. Ezeket kívül 4 db Mi-24 és 8 db Mi-17 helikoptert szerzett be Oroszországból. A légierőt bolgár tisztek segítségével szervezték újra. Harckocsi állományát 150 db T-55-össel növelte, amelyeket Bulgária és Fehéroroszország szállított. De különböző

eszközöket szállított még Kína és Franciaország is.

Eritrea is kihasználta a nyugalmat, 10 db MiG-29-es típusú vadászgépet szerzett be. Vásárolt BM-21 sorozatvetőket Bulgáriából, és sok egyéb fegyvert a poszt-szovjet térségből, például 200 db SA-18 légvédelmi rakétát Oroszországból, 6 db MiG-21-es harci repülő Moldáviából. Az eritreaiakat Líbia és más arab országok is támogatták. 1999 elejére az Eritreai Hadsereg létszáma elérte a 250 000 főt, míg az Etióp Védelmi Erőké 350 000 fölé nőtt, ami 10 hónap alatt hétszeres növekedés. (!)

Eritrea, hogy javítsa pozícióit, fegyverszállításokkal, és katonai tanácsadókkal segítette az etióp központi kormány ellen küzdő oromoi és ogadeni felszabadító frontokat. Ezeket a szervezeteket támogatta Hussein Audid, a legerősebb szomáli hadúr is. Etiópia viszont bármelyik szomáli klán segítségére sietett, amely hajlandó volt Audid ellen fordulni. Így Etiópia fegyverekkel és kiképzéssel bábáskodott a Szomália északkeleti csücskén létrejött államocska, Puntföld 1998-as születésénél, de egy egész dandárt küldött a Szomália középső részén lévő Rahenweyne Ellenállási Hadseregnek (RRA) is, mikor az szembefordult Audid tábornok milíciáival.



## A háború második szakasza

A tíz hónapos szünet után a harcok 1999 februárjában újultak ki Badme körzetében. Etiópia 5 hadosztályát vonta össze a támadáshoz, velük szemben az eritreaiak hét hadosztálya állt. Az etiópok az offenzívát tűzérési támadással kezdték, amelyet a légerő és harckocsik bevetésével fokoztak, majd kibontakozott a gyalogság rohama is. Az Etióp Védelmi Erők négy nap alatt két helyen törték át az eritreai sáncokat. Az eritreai csapatok súlyos veszteséget szenvedve visszavonultak. Ennek ellenére február 24-én az eritreaiak megsemmisítettek egy etióp harckocsi-zászlóaljat Badménál, 31 harckocsit kilőttek, 3-at zsákmányoltak. Az etiópok február végén nagyszabású támadást indítottak, amely részben sikeres volt, visszafoglalták Badme városát, de rohamaik megtörttek az eritreaiak megerősített lövészárkain. Március elején Tsorona térségében egy etióp páncélos dandár 6 óra alatt áttört az eritreaiak három védelmi vonalából kettőn, de közben több harckocsiját elvesztette. Az Etióp Parancsnokság a súlyos veszteségekre való tekintettel áthelyezte az offenzíva súlypontját a Központi Front zalambessai szakaszára, ahol a kezdeti sikerek után szintén elakadt a támadás. Március végére kifuladt az etióp haderő.

Az offenzívák ideje alatt az etióp légerő MiG-23-ai számos légitámadást hajtottak végre katonai és polgári célpontok ellen is. Több légitámadás érte Asmara, Massava és Assab városokat, de az eritreai légvédelem több harci gépet lelőtt. Március végén az eritreai haderő ellentámadásba lendült és sikerült visszafoglalniuk Badmét. A harcok végére az eritreaiak legalább 8000 halottat vesztek, míg az etiópok legkevesebb 11 000-et.

Az eritreai parancsnokság, újabb támadásra készülve, június közepére egy kommandó-, tizenegy lövész-, és két gépesített

hadosztályt összpontosított Badme térségébe. Az eritreai erők hadrendje a következő volt:

- 271. hadtest: egy gépesített-, három lövészhadosztály;
- 161. hadtest: három lövészhadosztály;
- 381. hadtest: egy gépesített és három lövészhadosztály.

A parancsnokság tartalékát az 525. (kommandó) hadosztály alkotta. A támadást a 491. hadtest és a 2001. hadtest részeci is támogatták. A veszélyeztetett arcvonalszakaszon az etióp hadsereg 21., 22. és 23. hadosztálya állomásozott, valamint a gyors reteszerők (kb. négy hadosztály erővel). A támadást június 18-án 10 órakor a 271. hadtest erői kezdték meg tűzérési zárótűzzel, amely után megindultak a gyalogsági egységek is. A harcok hat napig tartottak és az eritreaiak nem értek el döntő sikert. A júniusi harcokban a két fél legalább 30 000 embert veszített, nagyobb részét az eritreaiak.

Ezek után az Etióp Védelmi Erők több fontos pozíciót visszafoglaltak, helyenként mélyen benyomulva az eritreai vonalak mögé, ahol megerősített hadállásokat építettek ki, de döntő sikert ők sem tudtak elérni. A megerősített hadállások ellátását számarávarának biztosították, melyek szerepe olyan jelentőségű volt, hogy a szamarat Etiópia „titkos fegyverének” is nevezték. Bebizonyosodott, hogy alapos és intenzív kiképzés nélkül nem lehet megtörni az eritreai haderő makacs ellenállását.

A háború mindkét ország gazdaságát igénybe vette, a külföldre szakadt diaszpóra nagy anyagi segítséget nyújtott a harcok folytatásához. Eritreában hadikölcsönt jegyeztek, hogy ezzel is segítsék a költségvetést, de az eritreai gazdaság 1999 végére így is az összeomlás szélére került. A hadviselő felek helyzetét nehezítette az 1997 óta tartó szárazság, amely következményeként éhínség tombolt. Eritreában egymillió, Etiópiá-



ban pedig nyolcmillió embert fenyegetett az éhhalál. A helyzetet nehezítette, hogy a nemzetközi szervezetek által felajánlott élelmiszersegélyek célba juttatása komplikált volt, ugyanis Eritrea nem engedélyezte kikötőinek (Assab, Massawa) használatát. Ezért kénytelenek voltak a kis kapacitású Dzsibuti kikötőjét igénybe venni, de a szállítás az ország belsejébe így is komoly gondot okozott, mert a kevés teherautó, amellyel az etiópok rendelkeztek a frontot látta el.

Eritreában a súlyos veszteségek pótlására újabb sorozást rendeltek el, és az eddigi 18–40 éves korhatárt 15–55 évre módosították. Az újoncokat a sawai és assabi kiképző táborokban készítették fel. A hatvanmilliós Etiópiában nem volt szükség sorozásra, ugyanis akadt elég önkéntes a háború folytatásához.

## A háború utolsó szakasza: a barentui csata

Az előző évi harcok alapján az EPLF vezetősége arra számított, hogy az etióp támadás a középső fronton (Zalambessa térségében) várható, ezért erőik nagyobb részét erre az arcvonalra csoportosították. De tévedtek, ugyanis az etióp hadvezetés újra Badme térségében kívánt offenzívát indítani. Az esős évszakban beálló hadműveleti szünet elmúltával, 2000 februárjától szórványos összecsapásokra került sor, amelyek intenzitása egyre erősödött.

Az eritreai hadseregnek a nyugati fronton, a Mereb és Tekezze folyók között 8 hadosztálya (köztük 1 gépesített) állomásozott. Mindegyik hadosztály kb. 6000 főből állt, így a nyugati fronton kb. 50 000 eritreai katona volt. Fegyverzetükben kb. 85 db 76 mm-es, 85 mm-es és 122 mm-es löveg, valamint 16 db 130 mm-es messze hordó ágyú, és sok különféle űrméreretű aknavető volt. Ezt erősítette meg 4 db BM–21 soro-

zatvető. A tüzérséget összesen 64 üteg alkotta. A front állományába tartozott még 69 db T–55-ös harckocsi, 26 db légvédelmi löveg, több AT–3 páncéltörő- és légvédelmi rakéta komplexum.

Miután az Algíriban folyó fegyverszüneti tárgyalások kudarcra végződtek, a felek készen álltak a harcok folytatására. A hadműveleteket az eritreai 18. hadosztály kezdte meg május 13-án. Helyi jellegű támadást indított a Berkilay–Folina-i térségben, ami azzal fenyegetett, hogy bekeríti az előretolt etióp állásokat. Ennek megakadályozása érdekében etióp ellenakció indult, melynek ereje és gyorsasága meglepte az eritreai csapatokat, amelyek összezavarodtak, majd szétszóródtak. A 18. hadosztályt sikerült bekeríteni, és elszigetelni, de nehézfegyverei (köztük harckocsik) komoly veszélyt jelentettek az etióp támadó erőkre. Az etiópok a lövészárkokban lévő hadosztályokat, ha lehetséges volt rá kikerülték, vagy a szárnyaikon törtek át. Az eritreai hadosztályokat egyesével füstölték ki a sáncaikból. Mivel az Etióp légierő ellenőrizte az egész légtérrel, így az újonnan beszerzett SzU–25-ös csatagépeikkel hatékonyan tudták rombolni az eritreaiak megvédett állásait, bunkereit. Az eritreai erők mindenáron tartani akarták állásaikat, ezért egyesével tudták felmorzsolni hadosztályait. A második napra megbénult a szervezett ellenállásuk, és 15-ére szétestek. Az etiópok a gyors sikerüket a mobil hadviselésüknek köszönhették, amellyel az elavult, első világháborút idéző eritreai taktika fölé kerekedtek.

Miután lövészárkaikban legázolták az eritreaiakat, azok három irányban kezdtek meg a visszavonulásukat. Egy részük a Mereb-folyó és Shambuko térségébe valamint Baretu környékére, másik részük kelet felé az Arezza–Mendefra út környékére vonult vissza. De amint harci csoportosítást vettek fel azonnal lecsaptak rájuk az üldözők. Az etiópok a tüzérségüket és harckocsi-

jaikat a Mereb folyón épített pontonhídon keresztül vonták előre. Az itt átkelt erők azonnal elfoglaltak több stratégiai fontosságú pozíciót. Az eritreai hadsereg, noha képzett katonái voltak, nem volt képes rendbe szedni, és harcba indítani menekülő csapatait, amelyek csak a bőruket mentették. Miután képtelenek voltak megkapaszkodni Shelalonál és Tokombiánál, visszavonultak Barentuba (ahol az eritreai főparancsnokság volt) és Dasse térségébe. Az 525. hadosztály – a híres kommandó egységük – néhány dandárjával próbálták megállítani a visszafelé özönlő csapataikat. A meglevő erőkön kívül még három hadosztályt csoportosítottak át Barentu és Dasse térségébe az Om Hager-i, a Tsoronai és a Bure-i arcvonalról. Az etióp erők elől, közel 750 000 lakos menekült az ország belseje vagy a szudáni határ irányába.

Az etióp hadsereg balszárnyán négy hadosztály üldözte a menekülő eritreaiakat, és május 17-ére, megközelítette Barentu városát. Két hadosztály támadta a dassei eritreai csapatokat, és még két etióp gyalog hadosztály volt előre vonva bevetésre készen. Ekkor az EPLF újabb három hadosztályt irányított a körzetbe más frontszakaszokról. A következő napokban az etióp haderő elfoglalta Barentut és Dassét is, majd a szudáni határig üldözték az eritreaiakat. Asmarát, az eritreai fővárost, mintegy 100 kilométerre közelítették meg a támadó ékek, és előrenyomulásuk veszélyeztette Mendefra települést, amely az Asmara és a Központi Front közti útvonalon feküdt. Ezzel az etióp haderő majdnem elvágta a Központi Front utánpótlását.

Június elején az etióp haderő a déli arcvonalon indított újabb támadást Assab irányában, de itt kudarcot vallottak. Nemzetközi nyomásra a harcok lassan elcsitultak, május 18-án fegyverembargót rendeltek el egyéves időtartamra a hadviselő felekkel szemben. Újra megkezdődtek a tárgyalások,

amelyeken az etióp fél kétségtelenül előnyben volt, mivel katonai győzelmet arattak, noha Issayas ezt nem ismerte el. Az eritreai erők nyolc hadosztálya szóródott szét a badmei lövészárkok-harcokban, a Barentu–Dasse-i csatában pedig további hét hadosztály vesztette el állományának és fegyverzetének több mint 50%-át. Az etióp hadsereg 37 000 halottat és sebesültet veszített a támadó hadműveletek során.

## A háború összegzése

A harcoló felek két egymástól szögesen eltérő taktikát alkalmaztak. Az eritreaiak teljesen defenzív stratégiát folytattak, ami érthető is, hiszen a háború nagy részében jelentősnek mondható létszámhátrányban voltak, de azzal, hogy mereven ragaszkodtak állásaikhoz, lemondtak arról, hogy manőverezéssel javítsák pozíciójukat.

Az etióp haderő mobil hadviselést alkalmazott, illetve 1999 tavaszán tömeges élőerő rohamokat. Törekedtek arra, hogy gyalogsági egységeikkel az ellenség jobb és bal szárnyán törjenek át, míg a harckocsijaik hátulról támogatták az előrenyomulókat. A nehéz hegyvidéki terep ellenére sikeresen alkalmazták ezt a taktikát.

Az etióp légierő az egész háború folyamán uralta a légteret, ami komoly segítséget jelentett a szárazföldi csapatoknak. Légi-harcok általában nem alakultak ki, de etióp SZU–27-esek lelőttek három eritreai MiG–29-est. Az eritreai légierő szinte teljesen inaktív volt, ritkán támadta az ellenség célpontjait.

A két fél halottakban legalább 50 000 embert veszített, de vannak olyan becslések is, amelyek szerint ez a szám eléri a 100 000-et. A győztes etióp erők elől mintegy 250 000-en menekültek Szudánba és 500 000-en az országon belül találtak menedéket.

Az ellenséges hadseregeket ENSZ bé-



kefen tartók választották el egymástól, hogy ne újuljon ki a küzdelem. A béke-megállapodás aláírására 2000. december 12-én került sor Algírban. De valóban béke lesz? Ezt nem tudhatjuk, ugyanis Eritreát továbbra is az EPLF irányítja...

## FELHASZNÁLT IRODALOM, FORRÁSOK

### ■ Internet:

[http://www.ethioguide.com/aa-ethioguide/ethioguide/news/africa\\_confidential\\_badme.htm](http://www.ethioguide.com/aa-ethioguide/ethioguide/news/africa_confidential_badme.htm)  
<http://www.Fas.org/man/dod-101/ops/war/docs/02505001.htm>  
<http://www.Fas.org/man/dod-101/ops/war/eritrea.htm>  
<http://www.Fas.org/man/dod-101/ops/war/docs/02501001.htm>  
[http://www.bbc.co.uk/hi/english/world/africa/newsid\\_284000/24440.stm](http://www.bbc.co.uk/hi/english/world/africa/newsid_284000/24440.stm)

<http://www.ethiospokes.net/backgrnd/bgground.htm>  
<http://www.denden.com/conflict.salome.htm>

### ■ Szakirodalom:

AMACZI VIKTOR-BOMBAY LÁSZLÓ-HÉJJA ISTVÁN:  
*A világ hadseregei*. Budapest, é. n. Zrínyi Könyvkiadó.  
*Etnikumok Enciklopédiája*. Budapest, 1993, Kosuth Könyvkiadó.  
*Officina Világévkönyv 94/95*. Budapest, é. n., Officina Nova.

### ■ Folyóiratok:

Szarvaközt a tőgyét. *HVG*, 2000/10. 26-27.  
 Éhínség Etiópiában. *HVG*, 2000/16. 13.  
 Etióp-eritreai katlan. *HVG*, 2000/20. 33.  
 Mindhalálig. *HVG*, 2000/21. 30-32.  
 Etióp győzelem. *HVG*, 2000/23. 13.

(A térképek a: [http://www.lib.utexas.edu/maps/africa/eritre\\_pol86.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/africa/eritre_pol86.jpg) felhasználásával készültek.



## Árnyék, kő, fény (2.)

Kismartont, Kőszegét és – érthető okokból – legnagyobb mennyiségben Sopront fotózta azon az árnyas nyáron a fővárosi vándor. A szűk, dohos párájú utcákban a legsúlyosabb technikai problémát éppen a nagy fénykülönbségek jelentették. Ami feltűnő viszont a képeken, hogy Magyarország legkisebb szabad királyi városa átmenet nélkül lépett a gótikus középkorból a modern világba.

Következő lapszámainkban az Őrvidék többi városképét is közöljük.



ENGI JÓZSEF

## A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

V. rész *A hőskori munkaverseny áttekintése*

A közhasználatú autóközlekedés a II. világháború után, a tervutasításos gazdaság-irányítási rendszerben fejlődött országos szervezetté. A világháború befejezése után a legnagyobb problémát a gazdaságban mutatkozó hiányok jelentették, amit a gazdasági vezetés az elosztás központosításával igyekezett megoldani. Az államosítás után fokozatosan bevezették a szovjet tervgazdálkodási modell lényeges elemeit, és kiépítették a tervlembontásos intézmény rendszerét. A minisztertanács mellett létrehozták a Gazdasági Főtanácsot, majd az Anyag- és Árhivalt, 1948-ban pedig a Tervgazdálkodási Tanácsot és az Országos Tervhivalt. Az ekkor még kis létszámú tervhivatal keretében közlekedési osztály is volt. A tervgazdálkodás kiépítésének idején még nem volt megfogalmazott közlekedéspolitikai. Az első hároméves tervben a közúti közlekedés fejlesztése két alternatívában szerepelt:

1. A közúti közlekedés csak a vasút kiegészítésére és pótlására szolgáljon.
2. A közúti közlekedés önálló, erős és a vasúttal versenyképes álagazattá fejlődjön.

A legnagyobb problémát a közúti közlekedés központosítással irányított országos szervezetté történő átalakítása jelentette. 1945 előtt a gépjármű-közlekedést és a szekérfuvarozást a kis és közepes magánvállalkozások túlsúlya jellemezte. Erre a heterogén struktúrára 1949 után nem lehetett változtatlanul ráerőltetni a vasút országos szervezeti

sémáját. Első lépésként a Közlekedésügyi Minisztérium (KM) keretében megalakították az Autóközlekedési Főosztályt, a közúti vállalatokat pedig két országos nagyvállalatba vonták össze. Így elvileg különválasztották a személy- és áru fuvarozást. 1950 végére a helyközi és a távolsági forgalomban közlekedő tehergépkocsik jobb kihasználása érdekében megszervezték a menetirányító szolgálatot. 1951-ben létrehozták a Teherautó-fuvarozási Központot, és azon belül a TEFU vállalatokat önálló főnökséggé alakították. Még ebben az évben befagyasztották a szállítási tarifákat, és ezzel felszámolták a piaci korlátokat. 1953-tól tiszta profilú MÁVAUT vállalatokat alakítottak. Az így központosított közlekedés lényegében már 1950-ben készen állt a tervutasításos rendszer befogadására, de annak működtetése érdekében az ágazati minisztériumokban és a vállalatoknál szállítással foglalkozó tervszervezeteket és szállítási főosztályokat, osztályokat kellett létesíteni. (A KM felügyelete alá tartozó fuvarozó vállalatokon kívül még célfuvarozási és közúti fuvarozók is voltak.)

A magyar gazdaságban a centralizáció másként történt. Egy-egy vállalatban belül gombamód szaporodtak a gyáregységek és a telephelyek, amelyek közül a legtöbb Budapesttől távol, az ország különböző részén volt. A telephelyek többnyire nem vásárolhattak és nem is szállíthattak önállóan saját



céljaikra nyersanyagot, saját termékeiket sem szállíthatták önállóan, közvetlenül a felhasználókhoz, hanem az először központba került, és onnan osztották szét, szállították a telephelyekre, illetve a felhasználókhoz. A vállalati központ és a telephelyek ilyen formában szervezett kapcsolata a szállított árumennyiséget és a szállítás távolságát a többszörösére növelte. Mindezen túl viszonylag szabályosan követték egymást a szállítási teljesítmények heti, havi, negyedéves, féléves és főként év végi ingadozásai, csúcsai, a torlódások. Ezek részben a termelés ütemtelenségével, részben a tervteljesítési „hajrával” és a központi elvárások teljesítésével voltak összefüggésben. A népgazdasági tervekben az áruszállítást külön tervezték, a szállítások ágazati minisztériuma, a KPM, tervhatóságként is kapcsolatban állt a többi minisztériummal. A szállítási teljesítmények tervét a gazdasági növekedés üteméhez kapcsolták, de nem vizsgálták a növekedés ráfordításainak szállítási szükségletét. A gazdasági szervezet túlközpontosításával azonban a központi vezetés egyre távolabb került a vállalataitól. Ezt a távolságot a gazdasági szervezet gyakori átalakításával és egyre aprólékosabb tervutasításokkal, módosításokkal igyekeztek áthidalni. A piaci viszonyok felszámolásával viszont egyre nőtt a vállalatok bizonytalansága, a piaci visszajelzések hiánya miatt csak a saját irányító szervük tetszésének a megnyerésére törekedtek. A vállalatok igyekeztek minél több tervteljesítési „tartalékot” felhalmozni, lazították a normákat, több beruházást próbáltak beindítani, anyagkészleteket gyűjtöttek, majd megkezdődött a tervalku az irányító szervek és a vállalatok között. A tervalku utolsó szakasza volt a tervteljesítés és annak elfogadtatása az irányító szervekkel. Az általánossá és rendszeressé vált tervalku végül tervviszonnyá szilárdult a szocialista gazdaságban.

A tehergépkocsi-fuvarozó vállalatok is

ilyen körülmények között, fokozatosan tértek rá a tervszerű fuvarozásra. A terveken alapuló fuvarozások kezdeti formája a gépkocsi bérbeadása volt, de ez alkalmatlan volt a gépkocsik kihasználásának növelésére, ezért szorgalmazták később az ún. mennyiségvállalásos fuvarozást. A menetirányító szolgálat a helyi forgalomban közlekedő gépkocsik jobb kihasználását nem tudta biztosítani, ezért a fuvarozó vállalatok – a belső tartalékok feltárására, és általában a vállalati gépkocsik jobb kihasználása érdekében – különböző mozgalmakat: tervteljesítési munkaversenyt, újítási ankétokat, a társadalmi ünnepekre, a pártkongresszus tiszteletére további versenykihívást, felajánlásokat stb. szerveztek. Mindezek az adminisztratív intézkedések szervesen hozzátartoztak a közúti közlekedés szervezéséhez és vezetéséhez, nagyban hozzájárultak a korabeli munkásokhoz és azok megünnepléséhez. Ebben a részben ezeket az eseményeket foglaljuk össze.

A Magyar Népköztársaság minisztertanácsa és a Szakszervezetek Országos Tanácsa (SZOT) Elnöksége a miniszterek és az illetékes szakszervezetek elnöksége javaslatai alapján az 1951. évi terv határidő előtti befejezéséért és túlteljesítéséért indított szocialista munkaverseny eredményét kiértékelte. A közlekedésnél a munkaverseny első győztese és a vándorzászló nyertese a MÁV-AUT lett. A vállalat dolgozói az erkölcsi elismerésen kívül 150 ezer forint pénzjutalomban is részesültek. Ötven budapesti és vidéki MÁVAUT dolgozó sztahanovista oklevelet, pénzjutalmat és értékes könyvjutalmat kapott.<sup>1</sup>

1952 elején a közlekedési vállalatok új mozgalommal gazdagították a gépkocsivezetők versenyét, egyik a „Vezess baleset nélkül!”, a másik „Kíméld a gumit!” mozgalom volt.<sup>2</sup> Pontosan meghatározták azt is, hogy mikor lehet sztahanovista a gépkocsi-vezető és az autóbushalmoz.<sup>3</sup>



1953 elején Martis Béla, a Fővárosi Tcherautófuvarozási Vállalat igazgatója és a vállalat dolgozói Anatolij Ribakov Sztálin-díjas szovjet író „100 000 kilométer” című művéből merített tapasztalatok alapján mozgalmat indítottak a fuvarszközök jobb kihasználása érdekében. Célul tűzték ki a gépkocsik termelékenységének fokozását a kocsik jobb karbantartásával és a 100 000 km-es mozgalom továbbfejlesztését. A mozgalomban részt vevő mintegy 50 gépkocsi kihasználtsága a korábbi 52-54%-ról március hónapban már 64,3%-ra emelkedett. A mozgalom jelentőségét a Közlekedési és Szállítási Dolgozók szakszervezetének elnöksége is felismerte és annak továbbfejlesztésére irányt adó határozatot hozott. Május 8-án a TEFU Központban sikeres ankétot tartottak, a budapesti I. és III. sz. TEFU képviselői a beszámoló után azonnal, a II. sz. TEFU június 1-től csatlakozott a mozgalomhoz.<sup>4</sup> (1. ábra)

Az I. sz. TEFU dolgozói felismerték, hogy a gépkocsi-fuvarozási vállalat termelésének alapja a fuvarozási tervbe felvett feladatok maradéktalan teljesítése, a kollektív munka, az egységes, harcoss akarát. A tervet túlteljesítésében nagy szerepe volt a vállalat műszaki osztályának, amely lehetővé tette, hogy a vállalat a legjobban megközelítette az előírt javítási százalékot, ami azt eredményezte, hogy a gépkocsik a tervezett számban vettek részt a forgalomban. Az I. sz. TEFU dolgozói 1952-ben kétszer kapták meg az *élüzem* jelvényt és kétszer a TEFU Központ vándorzászlóját. 1953 májusában az 1952. évi teljesítmények alapján elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlóját a vele járó 50 000 forinttal együtt.<sup>5</sup> Az 1953. június 26-án tartott III. Tchergepjarmű-közlekedési Országos Értekezleten Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter többek között hangsúlyozta, hogy minden korábbinál nagyobb gondot kell fordítani a gépkocsik kihasználására és az üzemanyaggal való

takarékoskodásra. Szentaskó Antal a KPM VI. Gépjárműközlekedési Főosztályának vezetője hangsúlyozta, hogy a nyári-őszi szállítások sikeres lebonyolítása érdekében meg kell javítani a szállításszervezési munkát, széles körben el kell terjeszteni a Ribakov-mozgalmat, és szocialista munkaversenyt kell hirdetni a célok elérése érdekében.<sup>6</sup> Az ankéton Zsoldos Imre, a tatabányai TEFU sztahanovista gépkocsivezetője az ország összes gépkocsivezetőjét felhívta, hogy a 3,5 tonnás Csepel-Diesel gépkocsikkal kezdjenek harcot 200 000 km-es teljesítmény eléréseért. A kezdeményezéssel kapcsolatban Zsoldos Imre annak a véleményének adott kifejezést, hogy fődarab-cserc és fődarab-javítás nélkül 200 000 km teljesítése igen komoly feladat, de a szocialista tulajdon fokozott megbecsülésével minden gépkocsivezető részére elérhető. A mozgalomhoz több gépkocsivezető is csatlakozott.<sup>7</sup>

1953. szeptember 27-én a Nehézipari Minisztérium ankétot rendezett a Ribakov-mozgalom kiszélesítése tárgyában. Az ankéton rávilágítottak arra, hogy a mozgalom keretében végzett fuvarozásoknál mintegy 18%-os gépkocsi-megtakarítás érhető el, valamint arra, hogy a mozgalom keretében a fuvaroztatók olcsóbban és gazdaságosabban tudnak szállítani.<sup>8</sup> (2. ábra)

A Ribakov-fuvarozások szervezésével foglalkozó munkabizottság 1953 őszén megvizsgálta a komlói és a sztálinvárosi (ma Dunaújváros) tchergepjarmű-fuvarozást. A bizottság megállapította, hogy a fuvarfeladatok diszpécser irányításával a korábbinál jobban oldhatók meg.<sup>9</sup>

1953. július 10-én a Közlekedésügyi Minisztérium és a Szállítási Dolgozók Szakszervezete a közömbösség eloszlatása érdekében ankétot rendezett a Ribakov-mozgalmról. Az ankéton feltárták azokat a hibákat, amelyek a mozgalom előbbre vitelét gátolták, és ismertették azokat a kimagasló eredményeket, amelyeket egyes vállalatok



érték el. Súlyos hiányossága volt az anketának, hogy azok, akiket a kritika elsősorban megilletett, nem voltak jelen, a meghívott harminc fuvaroztató vállalat közül mindössze egy küldte el képviselőjét. Így az anket egyik legfontosabb célkitűzése, a fuvaroztatók aktivizálása nem volt megvalósítható. Feltétlenül szükségesnek tartották, hogy a fuvaroztatók változtassanak ezen a magatartáson, mert „a Ribakov-mozgalom kiszélesítése a nyári-őszi forgalom zavartalan lebonyolításának egyik legfontosabb előfeltétele”.<sup>10</sup>

A Központi Szállítási Tanács 1953 szeptemberében tartott ülésén a minisztériumok szállítási versenyének átszervezésével foglalkozott. Az átszervezés lényege az volt, hogy a versenyt azokra a tényezőkre építik fel, amelyek egyben a premizálás alapjai is. Ezt figyelembe véve az új szabály szerint a versenyt két tényezőre építik fel: egyik a terv és a ténytípusok viszonya, a másik a rakodási idő teljesítése. A versenyt negyedévenként értékelik a Központi Szállítási Tanács ülésén és a három legjobb eredményt elért minisztérium szállítási dolgozói 5000, 3000, 1500 Ft jutalomban részesülnek.<sup>11</sup>

A Kohó- és Gépipari Minisztérium Célfuvarozási Vállalata, a Gépipari Autófuvarozási Vállalat az őszi csúcsgazdálkodás sikeres lebonyolítása érdekében 1953. október 1-től december 31-ig terjedő időre 20 célfuvarozási vállalatot versenyre hívott. A versenykiíráshoz kilenc célfuvarozási vállalat csatlakozott, és az alábbi versenypontokat fogadták el:<sup>12</sup>

- a hasznos kilométer-távolság nagysága,
- a raksúlykihasználás százalékos alakulása,
- üzemanyag-megtakarítás a KEI-normához mérve,
- a javítási százalék lecsorítása,
- ráfordítási százalék termelési értékéhez képest,

- a 100 000 km-es mozgásban résztvevők száma,
- a Nazarova-mozgalomban résztvevők száma.



A munkaversenyt havonta értékelték. Az októberi havi eredmények alapján:

I. HELYEZETT: Rákosi Mátyás Vas- és Féművek Szállítási és Rakodási Üzeme. Kohó- és Gépipari Minisztérium.

II. HELYEZETT: Gépipari Autófuvarozó Vállalat. Kohó- és Gépipari Minisztérium.

III. HELYEZETT: Vegyescikket Fuvarozó Vállalat. Nehézipari Minisztérium.

IV. HELYEZETT holtversenyben: : Ásványolaj Szállítási Vállalat. Nehézipari Minisztérium, Zöldség és Gyümölcs Szállítási Vállalat. Bel- és Külkereskedelmi Minisztérium.

V. HELYEZETT: Útfenntartó TEFU Vállalat. KPM.



Feltétlenül szükségesnek tartották, hogy a többi minisztérium célfuvarozási vállalatát is bevonják a versenybe.<sup>13</sup>

1953. november 5-én a Fővárosi Tcherautó-fuvarozási Vállalat kultúrtermében Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes vezetésével értekezletet tartottak a Ribakov-mozgalom továbbfejlesztésével kapcsolatban. Az időszaki problémákat, valamint a szükséges intézkedéseket tárgyalták meg.<sup>14</sup>

A személyautó-közlekedési vállalatok versenyében 1953. IV. negyedévben a 16. sz. Autóközlekedési Vállalat (Budapesti MÁVAUT) lett az első helyezett. A vállalat gépkocsi-használatát 111%-ra, a kilométertervet 111.7%-ra, az utaskilométert 125.1%-ra teljesítette. A gépkocsivezetők benzinben 8%-os, gázolajban 14%-os megtakarítást értek el, és a megtakarított üzemanyaggal 45 000 km „békutat” tettek meg. A vállalat

clnyerte az *élüzem* címet, amit 1954. január 12-én ünnepélyes keretek között kapott meg. A kimagasló eredményt elért dolgozók pénzjutalomban részesültek.<sup>15</sup>

1954 januárjában már országsszerte széleskörű versenymozgalom bontakozott ki a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusának tiszteletére. A mozgalom a közlekedés dolgozóit is újabb munkagyőzelmek elérésére serkentette. Készültek arra, hogy az országos versenylendület következtében növekvő termelés több és több áru elszállítását teszi szükségessé.<sup>16</sup> (3. ábra)

A gépkocsi-közlekedési vállalatok dolgozói többek között az alábbi felajánlást jelentették:

A székesfehérvári 46. sz. AKÖV balinkai kirendeltségének dolgozói szocialista munkaversenyre hívták ki az ország valamennyi bányász- és munkásjáratit kirendeltségét és főnökségét a következő versenyszempontok szerint: járat-kimaradás nélküli közlekedés, késésmentes közlekedés, balesetmentes közlekedés, a TMK pontos megtartása, a havi megtakarított üzemanyaggal minél több „békeút” megtétele.



A balinkai üzem dolgozói versenykihívásukkal kívántak hozzájárulni ahhoz, hogy a bányász dolgozók a kongresszusi felajánlásukat minél sikeresebben teljesíthessék.

A pécsi 26. sz. AKÖV felajánlotta segítségét a Villányi Állami Gazdaságnak és ennek keretében szerelőkkel és saját gépkocsijaival könnyítette a gazdaság munkáját.

A budapesti 12. sz. AKÖV műszaki dolgozói három traktor teljes felújításával patronálták a pincshelyi gépállomást.

A budapesti 15. sz. AKÖV dolgozói Bölcske község gépállomását patronálták és ennek során egy Cormik-gyártmányú traktor teljes felújítását elvállalták. A gépállomás rendelkezésére bocsátottak még egy vasesztergályos és egy fényezőt megfelelő szerszámokkal és felszereléssel azért, hogy a gépállomás dolgozói munkájukat minél gyorsabban és jobban elvégezhessék.<sup>17</sup>

Monostori Rezső, a FŐTEFU Munka Érdemrenddel kitüntetett, két jelvényes sztahanovista gépkocsivezetője az elmúlt évben a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának tiszteletére vállalta, hogy a YA-369 frsz. Csepel-Diesel 3,5 tonnás tehergépkocsijával fődarabszere, illetve annak minősülő javítás nélkül 200 000 km-t tesz meg. Vállalásához váltótársa, Szlatinovics István is csatlakozott. E kiemelkedő felajánlás nyomán további hat Csepel-Diesel tehergépkocsi vezetője hasonló szocialista kötelezettséget vállalt. Annak ellenére, hogy a rendkívüli téli időjárás nehézségeivel a tehergépkocsiknak és vezetőiknek is meg kellett küzdeniük, a 7 tehergépkocsiból 6 az előírt feltételek megtartásával versenyben maradt. A március 10-i helyzet szerint az YA-369 frsz. kocsit 188 000 km-t teljesített. Monostori Rezső és váltótársa 1954 augusztusáig 225 000 km-t, 1955. szeptember közepéig 343 000 km-t tett meg az előírt feltételekkel és ekkor került sor először a gépkocsi főjavítására. A versenyzők ezt a világviszonylatban is kiemelkedő eredményt kb. 30%-os üzemanyag-megtakarítással érték el.<sup>18</sup>



A Budapesti Szállítványozási Vállalat (BSZV) is hozzáfogott a Ribakov-mozgalom vállalaton belüli megszervezéséhez. Az elgondolás az volt, hogy a vállalatra háruló egyre nagyobb feladatokat nem újabb beruházásokkal, hanem a Ribakov-mozgalom módszereinek megvalósítását oldják meg. A mozgalom megszervezése után napról napra emelkedett a vállalati teljesítőképessége és lényegesen csökkent az üres kilométert is.<sup>19</sup>

A Könnyűipari Minisztérium célfulavozó vállalatnál, a könnyűipari Szállítási Vállalatnál a tehergépkocsik jobb kihasználása



céljából komplexbrigádöt hoznak létre és ennek feladatává tették a Ribakov-mozgalm tanulmányozását és bevezetését. 1953. március 10-én alakult meg a komplexbrigád és 1953. április 28-án indultak meg és egy múlva már 90 kocsi vett részt a mozgalomban.<sup>20</sup>

Az É.M. 71. sz. Építőipari Tröszt főmérnöke aktívan segítette a 41. sz. AKÖV-nél szépen fejlődő Ribakov-mozgalmat. Utasította az anyagot szállító gépkocsi-clóadókat és a szállítások irányítóit, hogy az esetlegesen üresen közlekedő saját gépkocsik jelentkezzenek a vonalirányító helyeken. A TEFU vállalattal pedig azt közölte, hogy hol kaphatnak a TEFU gépkocsik állandóan szállításra váró anyagot.<sup>21</sup>

1954. augusztus 1-től valamennyi teherautó-fuvarozási vállalatánál bevezették a gépkocsivezetők premizálását. A premizálás alapja a távolságtól függő normán felüli súlyszállítás volt. Bevezetésétől azt várták, hogy nagy mértékben javul a gépkocsik kihasználása. A prémium kiszámításhoz szükséges adatokat a menetlevél tartalmazta, ezért a fuvaroztatókra hárították azt a fontos feladatot, hogy a menetlevélben a fuvarteljesítmény igazolása előtt minden esetben ellenőrizték az adatokat, győződjenek meg az adatok helyességéről és helytelen adat bejegyzése esetén hívják fel a gépkocsivezető figyelmét annak módosítására, vagy értesíték a fuvarozó vállalatot. A helytelen adatok igazolása nemcsak a statisztika valóságát veszélyeztette, hanem bércsalásnak is minősült.<sup>22</sup>

Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter 1954. augusztus 5-én megtartott IV. Tehetgépjárműközlekedési értekezleten a legfontosabb feladatok között említette a munkafegyelem megszilárdítását, amitől a balestek csökkenését és az árudézmálások megszűnését is várták.<sup>23</sup> A munkafegyelem javítása a fuvarozás tervezésére és a tervek teljesítésére is vonatkozott. Az autóközleke-

dési vállalatok üzemi tervszámai az áru fuvarozási tervektől függetlenek voltak, ami elentmondásos volt. Egyik oldalon az autóközlekedési vállalatok üzemi tervének teljesítése, mint törvény állt a vállalt dolgozóinak feladataként, a másik oldalon a fuvaroztatók ehhez képest alacsony áru fuvarozási terveiben foglalt, nem mindig jó kocsikihasználást biztosító szállításaikat is – népgazdasági érdekből – teljesíteni kellett. Így a tervszerű fuvarozás az üzemi terv teljesítésének gátló tényezőjeként jelentkezett. Ebből viszont az következett, hogy az autóközlekedési vállalatok a mindenáron történő tervteljesítés érdekében öncélúvá váltak, minden eszközt megragadtak, hogy a szerződéses, szolgáltatott fuvarozás által kiesett teljesítményeket más úton behozzák, ezért sokszor ésszerűtlen, gazdaságtalan, hosszútávú fuvarozásokat vállaltak. A fuvarozó vállalat a tervteljesítés érdekében sok esetben figyelmen kívül hagyta a népgazdaság valóságos érdekeit. A gépkocsivezetők sokszor „vastag ceruzával”, azaz a valóságnak nem megfelelő adatok bejegyzésével igyekeztek a vállalat teljesítményét növelni súlyban, kilométerben és forintban egyaránt.<sup>24</sup>

1954 őszén versenyt hirdettek az autóközlekedési és a célfuvarozási vállalatok között az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében. A Begyűjtési Szállítási Vállalat hívta versenyre a célfuvarozási vállalatokat. Versenyfeladatként jelölték meg az árutonna-kilométer terv mikénti teljesítését, az egy fizető árutonna-kilométerre eső önköltség csökkentését, a KEI normához viszonyított üzemanyag-felhasználást, a menetidő alatt mutatkozó rakterület kihasználás fokát és az előírt TMK teljesítését. Az autóközlekedési igazgatóságok, illetve a felügyeletük alá tartozó autóközlekedési vállalatok hasonló versenyfeladatok alapján versenyeztek egymással.<sup>25</sup> (4. ábra)

A III. Pártkongresszus határozatai között az önköltség csökkentése is szerepelt. A

kitűzött feladat jobb végrehajtása érdekében 1954 novemberében brosúra jelent meg „Mi így csináljuk...” címmel. A brosúra a Fővárosi Teherautófuvarozó Vállalat legjobb gépkocsivezetőinek, szerelőinek és rakodómunkásának munka közben szerzett tapasztalatait, egyéni módszereit ismertette. Ezek között mondta el Monostori Rezső Munka Érdemrenddel kitüntetett gépkocsivezető, hogy a tehergépkocsik szokásos műszaki karbantartásán felül milyen részletkérdésekre szentel különös figyelmet a motor üzembiztos működése, élettartalmának meghosszabbítása érdekében, valamint fontos feltételként jelölte meg a gépkocsi szeretetét és a lelkiismeretességét is.<sup>26</sup>

Az 1950-es évek elején a versenymozgalmak kiszélesedésével a KPM Autófelügyelete versenyt indított a megyék között a balesetmentes közlekedésért és a közlekedési szabályok megtartásáért. A versenyeredményeket félévenként értékelték és a legjobb öt megye érdekelt dolgozói összesen 40 ezer forint jutalomban részesültek.

Az 1954. II. félévi versenyidőszakban:

- I. HELYEZETT: Zala megye,
- II. HELYEZETT: Somogy megye,
- III. HELYEZETT: Nógrád megye,
- IV. HELYEZETT: Vas megye.

A többi megye eredménye messze elmaradt az első négy megye eredményétől, ezért az ötödik megye nem részesült pénzjutalomban.

Az autóközlekedési igazgatóságok közötti versenyben a debreceni AKIG eredményei voltak a legjobbak.<sup>27</sup>

A Győr-Sopron megyei tanács közlekedési csoportja 1954-ben megyei őszi forgalmi versenyt hirdetett, amit a győri Autóközlekedési Vállalat 1955. januárjában értékel. A versenyben

I. HELYEZETT: a Győr-Sopron megyei Mezőker Vállalat,

II. HELYEZETT: a mosonmagyaróvári Malomipari Szállítási Vállalat,

III. HELYEZETT: a soproni Tejipari Vállalat.

Az autóközlekedési és az autójavító ipar dolgozói a fémgyűjtés terén hirdettek versenyt. A legjobb eredményt az Autóbonító Vállalat érte el, amely a kampánytervet vasban 108%-ra, színesfémbe 220%-ra teljesítette. Az autóközlekedési igazgatóságok közül a miskolci igazgatóság 364%-ra teljesítette a tervet. Kiváló eredményt ért még el az I. sz. Autójavító Vállalat és a Fővárosi Autóbusz Főműhely is.<sup>28</sup>

Az élenjáró munkamódszerek hatékonyabb elterjesztése érdekében a Ribakov-mozgalomról filmet is készítettek, amit 1955 márciusában Kaposváron, Keszthelyen és Nagykanizsán mutattak be a fuvaroztató vállalatok szállítási dolgozóinak és a fuvarozó vállalatok forgalmi dolgozóinak. Ennek keretében az Autóközlekedési Főigazgatóság ismeretterjesztő előadást is tartott, amit számos hozzászólás és vita követte.<sup>29</sup> (5. ábra)

A 23. sz. AKÖV gépkocsivezetői komoly eredményt értek el az önköltség csökkentésében. Például kilenc gépkocsivezető megtakarítása egy hónap alatt csaknem elérte egy Csepel gépkocsi árát. Ezt úgy érték el, hogy a számvitel dolgozói is csatlakoztak a versenyhez, és gépkocsinként tételesen értékelték a teljes önköltség alakulását. Ezt kilométerre vetítve végezték el a költségmegtakarítás megállapításával. Így a gépkocsivezetők a gépkocsira kimutatott költség tételekből mindig láthatták, hogy melyik az a költségtényező, amellyel kapcsolatban a munkájukat javítani kellett.<sup>30</sup> A miskolci 31. sz. AKÖV fennállása óta 1955 őszén lett először Élüzem.<sup>31</sup> 1955 őszén Ribakov-gépkocsik segítettek Bács megyében a kukorica betakarításában. A budapesti 11. sz. AKÖV 16 db 6 tonnás, pótkocsi szerelvényt küldött rakodómunkásokkal a Bács megyei Terményforgalmi Vállalathoz, hogy a kukorica minél előbb a szárítókba és a raktárakba



kerüljön. Ebben az évben a III. negyedévi eredmények alapján élüzem lett a szombat-helyi XII. és a miskolci XVI. sz. Autójavító Vállalat, valamint a jászberényi 10. és a budapesti 14. sz. Autóközlekedési Vállalat. A célfuvarozási vállalatok közül a Fővárosi Tcherautófuvarozási Vállalat lett ismét, ezúttal már tizedszer Élüzem.<sup>32</sup>

1956 elején ismét napirendre került a bizonylati fegyelem megszilárdítása. A fuvarozás legfontosabb bizonylata a menetlevél, aminck a valóságnak megfelelő vezetéséért a fuvarozó és a fuvaroztató együtt volt felelős. Számtalan példa mutatta, hogy a fuvarozó vállalat egyedüli törekvése nem vezetett eredményre, a nagy számban előforduló szabálytalanságok felszámolását csak közös akaratlat látták megoldhatónak.<sup>33</sup> (6. ábra)

A TEFU vállalatoknak 1951. január 1-től kellett fuvarozási tervet készíteni. A tervek készítésével kapcsolatban az volt a legnagyobb probléma, hogy a tervbejelentések nagyban eltértek a tervteljesítésektől. A tervfegyelmet különböző intézkedésekkel sem sikerült megjavítani, ezért az Autóközlekedési Főigazgatóság a gazdasági tárcák között szállítástervezési versenyt kezdeményezett. A verseny a Központi Szállítási Tanács 22/5/1954. KSZT. sz. határozata alapján 1954. április 1-én indult meg. A verseny értékelése során megállapították, hogy a számos kedvező eredmény mellett még sok esetben nagy eltérés mutatkozott a globális terv és tényszámok között. Ezért szükség-szerűvé vált a versenypontok újbóli megállapítása, azok finomítása, amit egy erre létrehozott munkabizottság állított össze és azt a Központi Szállítási Tanács 5/1/1956. KSZT. sz. határozatával 1956. január 1-i hatállyal hagyta jóvá. Az új versenyfeltételek szerint a 95 és 110% között teljesítő tárcák a teljesítés százalékának megfelelően részesülnek jó pontban, mégpedig a teljesítés 100%-hoz közeledése arányában. Továbbra is cél maradt a terven kívüli szállítások, valamint a

késve benyújtott fuvarozási tervek mennyiségének csökkentése. A tervbenyújtási határidők megtartását a késett napok után rossz pontok juttatásával biztosította a verseny. Nagy volt a jelentősége a gépkocsik kihasználásának és a pótkocsik fokozottabb igénybevételének is, amivel tovább is értékes versenypontokat lehetett szerezni.<sup>34</sup>

A Központi Szállítási Tanács 1956. január 1-től egyéves időtartamra a tehergépkocsi szállítási versenyen kívül pótkocsi foglalkoztatási versenyt is szervezett. (7. ábra) A valamennyi gazdasági tárca részvételével folyó versenyben a helyezést a havonta előírt pótkocsi-mennyiség százalékos foglalkoztatása határozta meg. A versenyt a havi eredmények alapján negyedévenként értékelték. Az első helyezett tárca 3000, a második 2000, a harmadik 1000 forint jutalomban részesült.<sup>35</sup>

A munkasikerek között kell megemlíteni azt is, hogy a Fővárosi Autótaxi Vállalat JA-850 frsz. Skoda gyártmányú személygépkocsijával Appel Géza gépkocsivezető az addigi legjobb eredményt érte el, 400000 kilométert teljesített főjavítás és baleset nélkül. Iván Lajos váltótársával együtt nagy gondnal kezelték a gépkocsijukat, minden nap megbeszélték a gépkocsival kapcsolatos karbantartási és termelési feladatokat. Számtalannak az önköltség csökkentéséhez.<sup>36</sup>

A Központi Szállítási Tanács 53/15/1957. sz. határozata alapján 1958. január 1-től folyó tehergépkocsi-fuvarozási verseny II. negyedéves szakaszának értékelése során megállapították, hogy a szerződéses fuvarozások tervszerűségében az első negyedévhez viszonyítva nem tapasztalható javulás. Ennek az volt az oka, hogy május hónapban a vasúttól átvett fuvarfeladatok még nem szerepeltek a havi tervben. A mennyiségvállalásos fuvarozás elérte az összes szállított áru-mennyiség 60%-át. A pótkocsik igénybevétele csak kis mértékben emelkedett, a tárcák

a gépkocsi-kapacitás 10%-ának megfelelő gépkocsit foglalkoztattak.

A Központi Szállítási Tanács elnöke a jó eredményt elért tárcákat pénzjutalomban részesítette.<sup>37</sup>

1958 tavaszán az autóközlekedési vállalatok új mozgalmat indítottak a „Veszteségmentes autóközlekedés” jelszóval és azt tűzték ki célul, hogy az végéig megszüntetik a szakma veszteségét, ami közel 50 millió forint volt.<sup>38</sup>

1958. november 22-én a KPM Autófelügyeletének rendezésében a KPVDSZ kultúrtermében ünnepélyes keretek között osztották ki a KPM 48/1958. sz. rendeletével alapított „A Balesetmentes Közlekedésért” elnevezésű plaketteket és okleveleket. Az ünnepi beszédet Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes mondta, 704 gépkocsivezető kapott kitüntetést.<sup>39</sup>

Az 1958. évi második félévi eredmények alapján a KPM felügyelete alá tartozó közúti közlekedési vállalatok közül a 16. sz. Budapesti és az 51. sz. Szolnoki AKÖV a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlóját nyerte el. A 11., 13., 17. sz. Budapesti AKÖV-ök, a 22. sz. Zalaegerszegi, a 61. sz. Győri AKÖV, az Állami Fuvarozási és Kordélyos Vállalat, a debreceni és a békéscsabai BELSPED *élüzem* kitüntetését kapott. A célfuvarozási vállalatok közül Élüzem kitüntetést kapott az I. sz. Belkereskedelmi Szállítási Vállalat, a Tejipari Szállítási Vállalat, a Győri Épületfuvarozó Vállalat és a KPM Üzemi Autófuvarozási Főnökség.<sup>40</sup>

1959-ben a Budapesti 12. sz. Autóközlekedési Vállalat a gépkocsik kihasználási százalékának növelése, a menetóra és fuvaróra egymáshoz való viszonyának javítása és az egy métermázsza szállított súlyra eső állásidő csökkentése céljából értekezletet tartott és a meghívott fuvaroztatók szállítási ügyintézői között versenyt indított. (8. ábra) Az új módszerek keresésekor előtérbe került a gépkocsivezetők mikénti viszonya a fuva-

roztató vállalatokhoz. A gépkocsi-vezető jó vagy rossz munkája nem közömbös sem a fuvarozó, sem a fuvaroztató szempontjából.<sup>41</sup> (9. ábra)

A Központi Szállítási Tanács 1959. október és november hónapokra versenyt hirdetett a gazdasági tárcák között a tehergépkocsik vasárnapi foglalkoztatására. A verseny kiértékelése során megállapították, hogy a legtöbb gazdasági tárca, illetve fuvaroztató nem tett meg mindent annak érdekében, hogy az előírt gépkocsi-mennyiség foglalkoztatható legyen. Október hónaputolsó vasárnapján az autóközlekedési vállalatok 1500 gépkocsival végeztek fuvarozást a gazdasági tárcák részére, november első vasárnapján ez a szám nem érte el az 1500-at, a második vasárnap 60-nal, a harmadik vasárnap pedig 300-zal növekedett.

A Fejér megyei Hírlap 1959 őszén beszámolt a 68. sz. Autóközlekedési Vállalat kongresszusi műszak alatt végzett jó munkájáról. A takarékos gépkocsivezetők 5 millió kilométert tettek meg baleset nélkül és csaknem 900 000 forinttal csökkentették az önköltséget. A kalauzok udvarias magatartásukkal és a kocsik tisztán tartásával tették kényelmesebbé az utazást és segítették a megnövekedett utasforgalom lebonyolítását.<sup>42</sup>

A teherautó-közlekedés dolgozói 1960 tavaszán a felszabadulási verseny keretében és éves távlatban is vállalták, hogy súlytervüket mintegy 10%-al, bevételi tervüket pedig 2,8%-kal túlteljesítik.<sup>43</sup> Ugyanakkor a Központi Szállító Tanács határozatot hozott a fuvarozási versenyfeltételek módosítására. A versenyfeltételek kidolgozására létrehozott munkabizottság az alábbiak figyelembevételével tartotta szükségesnek: a tervszerűség biztosítása, az állásidők csökkentése, a pótkocsi-foglalkoztatás növelése, az egy rak-súlytonna-kapacitással megmozgatott súlytonna és a vasárnapi foglalkoztatás növelése, a napi foglalkoztatási idő növelése.



A felsorolt szempontok az év folyamán természetesen nem egyformán jelentkeztek, ezért legfontosabb tényezőként egész éven át az elszállított egy tonna súlyra eső állásidőt kellett figyelembe venni. A többi tényező jelentősége az adott időszakról és szállítási feladattól függően változott.

A konkrét versenyfeltételeket és a súlyponti feladatokat minden versenyző gazdasági tárcára vonatkozóan negyedévenként előre, a bázisszámok meghatározásával a Központi Szállítási Tanács állapította meg és a kiértékelés negyedévenként történt.<sup>44</sup>

Szintén a munkaverseny keretében hirdették meg a „Szakma Ifjú Mestere” címet. Az Autótaxi Vállalatnál például 1960-ban közel nyolcvan versenyztek a címe elnyerésért.<sup>45</sup>

AKPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság annak érdekében, hogy egyes vállalatoknál alkalmazott élenjáró módszereket mind egyik AKÖV megismerje, állandó tapasztalatcserét szervezett vállalatai között. A tapasztalatcsere kiterjedt például a forgalomszervezésre és forgalomirányításra, a javítások technológiájára, a fejlett szervezési módszerekre és az adminisztráció csökkentésére.<sup>46</sup>

Országosan elterjedt a „Szocialista brigád” cím elnyeréséért folyó verseny is. 1962-ben például a szekszárdi 11. sz. AKÖV-nél 42 brigád versenyzett a cím elnyeréséért.<sup>47</sup>

A munkamódszerek javítása, lényegében az önköltség csökkentése azért volt lényeges szempont, mert az éves viszonylatban több milliárd forint ráfordítás egy-két ezrelékes csökkentése is millió forintokat tett ki.

A KPM Autóközlekedési vezérigazgatóság minden évben értékelte a takarékosági versenyt, aminek eredménye 1961-ben az alábbi volt:

A VÁLLALAT NEVE	PÉNZJUTALOM (FT)
1. Budapesti 18. sz. AKÖV	57 000
2. Belföldi Szállítmányozási Vállalat	76 000
3. Budapesti 14. sz. AKÖV	31 000
4. Budapesti 11. sz. AKÖV	33 000
5. Salgótarjáni 33. sz. AKÖV	14 000
6. Budapesti 13. sz. AKÖV	–
7. Áll. Fuvarozási és Kordélyozási Vállalat	–
8. Budapesti 17. sz. AKÖV	–



A jutalom mértékét a létszám (fejkvóta) alapján állapították meg, ezért kaptak az alacsonyabb helyezést elért vállalatok magasabb összeget. Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság az AKÖV-ök között rakodásgépesítési versenyt is hirdetett. (10. ábra) A verseny célja a meglevő rakodógépek kihasználásának a növelése volt. Szintén versenyt hirdettek a korszerű szállításszervezési formák szélesebb körben történő elterjesztésére. (11. ábra) Az elért eredményeket pontozták és év végén a legjobb vállalatokat 80 ezer forintig terjedő összeggel jutalmazták.<sup>48</sup>

Az 1962. évre meghirdetett verseny eredménye és a jutalom összege az alábbi volt:<sup>49</sup>

## RAKODÁSÉPÍTÉSI VERSENY

I. csoport	pont	jutalom
1-2. Szolnoki 7. sz. AKÖV	51 p.	55 000
1-2. Pécsi 12. sz. AKÖV	51	55 000
3. Békéscsabai 8. sz. AKÖV	49	35 000
II. csoport		
1. Salgótarjáni 2. sz. AKÖV	70	30 000
2. Nyíregyházi 5. sz. AKÖV	63	20 000
3. Egri 4. sz. AKÖV	42	–



## KORSZERŰ SZÁLLÍTÁSSZERVEZÉSI VERSENY

1. Zalaegerszegi 16. sz. AKÖV	181	80 000
2. Nyíregyházi 5. sz. AKÖV	180	70 000
3. Székesfehérvári 14. sz. AKÖV	136	50 000
4. Miskolci 3. Sz. AKÖV	134	30 000



A közhasználatú autóközlekedés és az autójavító ipar területén 1963. május 1-ét megelőző napokban adták át a MT-SZOT Vörös Vándoraszízlókat és az Élüzem kitüntetések<sup>50</sup>.

*MT-SZOT Vörös Vándoraszízlóval kitüntetett vállalatok lettek:*

- Budapesti MÁVAUT Autóközlekedési Vállalat,
  - Egri 4. sz. Autóközlekedési Vállalat,
  - Autóalkatrészgyár Vállalat, Cinkota.
- Élüzem címmel kitüntetett vállalatok:*
- Nyíregyházi 5. sz. Autóközlekedési Vállalat,
  - Kaposvári 13. sz. Autóközl.-i Vállalat,
  - Veszprémi 15. sz. Autóközlekedési Vállalat,
  - Zalaegerszegi 16. sz. Autóközlekedési Vállalat,
  - Győri 19. sz. Autóközl.-i Vállalat,
  - Autótartozékokat Gyártó és Javító Vállalat, Budapest,
  - Budapesti IV. sz. Autóközl.-i Vállalat.



A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság az 1963. évben az autóbusz-közlekedés termelékenységének emelése érdekében a kalauz nélküli járatok számának növelésére indított versenyt. A verseny feltétele volt: a menetrend szerinti autóbusz km-re vonatkoztatott kalauzi ledolgozott óra csökkentése a távolsági autóbusz-közlekedésben. A bázis 1962. IV. negyedév volt. Az értékelést az AKÖV-ök végezték. A versenyben nem volt értékelhető az az AKÖV, amely a korrigált bázishoz viszonyítva az éves szintre göngyölített költséghányad (teljes) előírt mértékű éves feszítését nem teljesítette. A verseny befejeztével az I. helyezett 30 000, a II. helyezett 20 000, a III. helyezett 15 000 forint jutalmat kapott.<sup>51</sup>

A budapesti I. sz. Autóközlekedési Vállalatnál a gépkocsivezetők vezénylésénél az óraszóródások üzemegységenként és üzem-

egységeken belül is indokolatlanul nagyok voltak. A vállalat igazgatója a gépkocsivezetők vezénylésének matematikai módszerrel való megoldására célprémiumot tűzött ki. A prémiumfeladat feltételei voltak:

- a matematikai módszerrel való vezénylésnek biztosítani kell, hogy az átlagos gépkocsivezetői órán túl maximálisan 20 órát meg nem haladó óraszóródás lehet,
- a módszernek biztosítani kell, hogy az átlagos tudással rendelkező vezénylő a vezénylést zökkenőmentesen el tudja végezni,
- a módszer alkalmazásánál figyelmen kívül kell hagyni, azokat a gépkocsivezetőket, akik a hónap folyamán betegállományban, fizetett szabadságon voltak, a vállalat állományba be-, illetve kiléptek, továbbá azokat, akik idős voltak miatt vagy egyéb körülmények folytán nem vállalják a havi 250 óránál több munkaidő teljesítést.

A célprémium kifizetésének feltétele a módszernek félévi próbaidőn át való hibamentes működése.

A javaslatok beküldési határideje 1963. június 29. volt.

A KPM Autóközlekedési vezérigazgatóság 1963. április 1-től a vasútállomási rakodások hatékonyságának növelése céljából a központosított és a nem központosított vasútállomási forgalomban részt vevő AKÖV-ök részére versenyt indított. Versenyfeladat volt az egy kocsira eső rakodási idő csökkentése. Kizáró ok volt a késetten kezelt kocsik részarányának a szakmai átlagot meghaladó magas száma. Az értékelés során a legkedvezőbb eredményt a legacsonyabb fajlagos érték jelentette. A versenyt negyedévenként értékelték. A vállalatokat a nagyságrendről és a vasútállomások forgalmától függően az AVIG három csoportba sorolta. A versenyben legjobb eredményt elérő vállalatokat az AVIG összesen 20 000 forint jutalomban részesítette.<sup>52</sup>

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság



ezekben az években a legjobb rakodógépkészítő cím elnyeréséért is munkaversenyt hirdetett, amit évenként értékelték. 1964-ben az első tíz helyezett között a budapesti 1. sz. AKÖV, a békéscsabai 8. sz. AKÖV, az egri 4. sz. AKÖV és a pécsi 12. sz. AKÖV dolgozói szerepeltek. Az AVIG az első öt helyezettet ezertől négyezer forintig terjedő összeggel jutalmazta. Ebben az évben valamennyi jutalmazott az 1. sz. AKÖV dolgozója volt.<sup>53</sup>

A Központi Szállítási Tanács negyedévenként értékelt, elemezte a fuvarozástervezési versenyt, amiben a gazdasági tárcák három csoportba sorolva vettek részt.<sup>54</sup>

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság területén folyó munkaversenyt a versenyfeltételek szerint rendszeresen értékelték és a legjobban teljesítőket elismerésben részesítették. A kiemelkedően jó munkát végző vállalatok elnyerték az Élüzem címet, a legjobbak pedig a Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Vörös Vándorzászlóját.

Az 1965. évi eredmények alapján a zalaegerszegi 16. sz. Autóközlekedési Vállalat a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlóját, a MÁVAUT Autóbusz-közlekedési és Autóbuszjavító Vállalat, a miskolci 3. sz. Autóközlekedési Vállalat, a nyíregyházi 5. sz. Autóközlekedési Vállalat, a debreceni 6. sz. Autóközlekedési Vállalat, a szekszárdi 11. sz. Autóközlekedési Vállalat, a székesfehérvári 14. sz. Autóközlekedési Vállalat és a Gépipari Autófuvarozó Vállalat az Élüzem címet nyerte el.<sup>55</sup>

1966. szeptember 12-én bensőséges ünnepség keretében adták át Kecskeméten a zöldség- és gyümölcsárak fuvarozásában július hónapban legjobb eredményt elért megyei AKÖV-nek, a 9. sz. Autóközlekedési Vállalatnak a SZÖVOSZ ezüst vándorserlegét.

A MÁV Vezérigazgatóság, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság, a Vasutasok

Szakszervezete, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete a MÁV-VOLÁN komplexbrigád-mozgalom kiszélesítése és a legjobban működő brigádok munkájának elismerése és jutalmazása céljából vándorzászlókat (vasút-igazgatásonként 1-1, összesen 6 zászló) alapítottak és azokat a legjobb brigádok félévenként kapták meg. A kiértékelés első időszaka 1966. I. félév volt. Az első helyezést elért komplexbrigádok a vándorzászlót és pénzjutalmat, a 2-3. helyezettek oklevelet és pénzjutalmat is kaptak.<sup>56</sup>

A MÁV-AKÖV komplexbrigádok száma 1966-ban 121-ről 181-re emelkedett. A mozgalomhoz ekkor negyven fuvaroztató is csatlakozott, a tárgyalások folytak a szén-, kő és kavicsbányák dolgozóinak a csatlakozásáról is. A komplexbrigád-mozgalom révén emelkedett a munka szervezettsége, ezáltal pedig jelentős mennyiségű vasúti kocsi és tehergépkocsi szabadult fel, ami a népgazdaság számára több tízmillió forint megtakarítást eredményezett.<sup>57</sup>

A munkaverseny 1968 után, az új gazdaságirányítási rendszer követelményeinek megfelelően folytatódott tovább...

A Közlekedési Közlöny, a napilapok és az üzemi újságok ezekről a versenyeredményekről, munkasikerekről is folyamatosan beszámoltak.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> Közlekedési Közlöny, 1952/5. szám. II. 3. A munkaverseny kiértékelését az 100/1952 (I.19.) sz. együttes MT. és SZOT határozat szabályozta.

<sup>2</sup> Közlekedési Közlöny, 1952/14. szám. IV. 6.

<sup>3</sup> Közlekedési Közlöny, 1952/16. szám. IV. 20. Személygépkocsi-vezetők közül sztahanovista lehetett, aki új gépkocsival: 900–1050 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalom esetén 80 000 km-t, 1051–1500 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalom esetén 100 000 km-t, 1501 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalom felett 110 000 km-t teljesít nagyjavítás nélkül.

Tehergépkocsi-vezetők közül sztahanovista lehetett, aki új kocsival: 0,5 tonna teherbírású tehergépkocsiig 80 000 km-t, 1,5 tonna teherbírású tehergépkocsiig 100 000 km-t, 1,5 tonna teherbírású tehergépkocsi felett 110 000 km-t teljesít nagyjavítás nélkül.

Autóbusz és különleges gépjárművek vezetői közül sztahanovista lehetett, aki új benzinüzemű gépjárművel 110 000 km-t, dízelüzemű gépjárművel 100 000 km-t teljesít nagyjavítás nélkül.

Autóbuszskalauz sztahanovista címet akkor nyerhette el, ha a „táskapénzt” a szolgálati számonként (vonalanként) meghatározott normához viszonyítva 3 hónapon keresztül 30%-al növelte.

<sup>4</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/21. szám. V. 24.

<sup>5</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/22. szám. V. 31.

<sup>6</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/27. szám. VII. 5.

<sup>7</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/34. sz. VIII. 23.

<sup>8</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/42. szám. X. 18.

<sup>9</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/46. szám. XI. 15.

<sup>10</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/30. szám. VII. 26.

A *Közlekedési Közlöny* október 11-én arról számolt be, hogy „a közelmúltban jelent meg Kamondy Imre – Dutkay László: *A Ribakov-mozgalom szervezése, brosúrája*, amelyet a tehergépkocsi-közlekedés dolgozói igen nagy érdeklődéssel vártak.

A brosúra ismerteti a *Százezer kilométer* című regényből leszármazott, számunkra legfontosabb tapasztalatokat és azt követően a Ribakov-mozgalom úttörőjének, a Fővárosi Teherautó-fuvarozási Vállalatnak, a mozgalom megszervezésével és elindulásával kapcsolatos ténykedését.

A következő fejezet a mozgalom általános alapfeltételeiről, valamint az egyes munkakörökben dolgozók teendőiről szól.

„Kíváncsok, hogy a brosúrában foglalt ismeranyagot a TEFU és célfuvarozási vállalatok, valamint a fuvaroztató vállalatok dolgozói is behatóan tanulmányozzák és annak nyomán új sikereket érjenek el a Ribakov-mozgalom bevezetése és kiszélesítése érdekében.”

<sup>11</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/40. szám. X. 4.

<sup>12</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/45. szám. XI. 8.

<sup>13</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/49. szám. XII. 6.

1952 első hónapjaiban a Teherautófuvarozási Központ intézkedései nyomán egyre jobban kibontakozott a Nazarova-mozgalom, aminek az volt lényege, hogy a gépkocsivezetők a gondjaik-

ra bízott gépkocsikat áptolták, karban tartották úgy, hogy azok mindenkor megbízható, üzemképes állapotban legyenek. A mozgalom keretében a TEFU vállalatok gépkocsijai egy részét forgalmasabb községekből teljesítménybéres díjazás ellenében szerződéses gépkocsivezetőknek adták ki. Ezeket a gépkocsivezetőket a Posta helyi szerve irányította. A rendszer előnye volt, hogy a gépkocsinak nem kellett a vállalat székhelyéről üresen kimenni a községbe fuvarozás céljából, hanem azt helyben állomásozva, kevés üres kilométerrel elvégezhette. A szakértők becslése szerint a vállalati fuvarozás 10-15 ezer kilométeres teljesítményre 50-60 ezer kilométerre emelkedett nagyobb javítás nélkül. (*Közlekedési Közlöny*, 1952/8. szám. II. 24.)

<sup>14</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1953/48. szám. XI. 29. Az 1953. évi III. negyedévi verseny értékelése alapján a TEFU vállalatok közül a legjobb eredményt a Fővárosi Teherautófuvarozási Vállalat érte el. Ennek alapján a vállalat újból élüzem címet kapott. A második helyezett Budapesti III. sz. TEFU vállalat a KPM és a Szakszervezet vándorzászlóját nyerte el.

1953. december 13-án arról számolt be a KK, hogy 1954-ben az előírt gépkocsi-mennyiséggel kell Ribakov-fuvarozást végezni. Ez a darabszám túlhaladja a ténylegesen Ribakov-fuvarozást végző gépkocsik darabszámát, ami azt eredményezi, hogy csökken a kötbérszerződéssel biztosítható gépkocsik darabszáma. Feltétlenül szükségesnek tartották, hogy már 1954. évi I. negyedéves tervben külön szerepeljen a Ribakov-fuvarozás, mert csak így kerülhető el, hogy a kötbéres fuvarozásokat terhelő Ribakov-fuvarozás a tervteljesítések vizsgálatánál ne minősüljön terven kívüli fuvarozásnak.

<sup>15</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1954/11. szám. III. 14. Katona Antal, a közlekedési- és postaügyi miniszter első helyettese 1954. január 27-én ünnepélyes keretek között jutalmazta meg az 1953. évi nyári-őszi forgalomban jó munkájukkal kitűnt gépkocsi-közlekedési dolgozókat.

<sup>16</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1954/5. szám. I. 31.

<sup>17</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1954/11. szám. III. 14.

<sup>18</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1954/14. és 35. szám. IV. 4. és VIII. 29.

<sup>19</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1954/19. szám. V. 9.

<sup>20</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1954/20. szám. V. 16.

<sup>21</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1954/30. szám. VII. 25.



<sup>22</sup> Közlekedési Közlöny, 1954/32. szám. VIII. 8.

<sup>23</sup> Közlekedési Közlöny, 1954/33. sz. VIII. 15.

<sup>24</sup> Közlekedési Közlöny, 1954/37. szám. IX. 12.

<sup>25</sup> Közlekedési Közlöny, 1954/44. szám. X. 31.

A kecskeméti Gépkocsi-közlekedési Vállalat 1954 végén Élüzem lett. Az eredményt a vállalat dolgozóinak a szocialista munkaverseny-mozgalommal, az utaskilométer és a bevételi tervük túlteljesítésével, az önköltségcsökkentésnél 9%-os megtakarítással, nyereségtervük 113%-os túlteljesítésével és 22%-os üzemanyag-megtakarítással érték el. A kitüntetés elnyeréséhez még az is hozzásegítette a vállalatot, hogy minden gépkocsivezető részt vesz a „Vezess baleset nélkül” versenyben és 1954-ben nem volt baleset.

<sup>26</sup> Közlekedési Közlöny, 1954/46. szám. XI. 14.

<sup>27</sup> Közlekedési Közlöny, 1955/4. szám. I. 23. Az 1954. évi IV. negyedévi eredmények alapján az Autóközlekedési Főigazgatóság felügyelete alá tartozó vállalatok közül a 15. sz. Autóközlekedési Vállalat, az Autófelszerelési Cikk Gyára, az Autóalkatrész-javító Vállalat és az Autóalkatrész-gyár Vállalat nyerte el az *élüzem* címet.

<sup>28</sup> Közlekedési Közlöny, 1955/6. szám. II. 6.

<sup>29</sup> Közlekedési Közlöny, 1955/14. szám. IV. 3.

<sup>30</sup> Közlekedési Közlöny, 1955/18. szám. V. 1.

<sup>31</sup> Közlekedési Közlöny, 1955/36. szám. IX. 4.

<sup>32</sup> Közlekedési Közlöny, 1955/48. szám. XI. 27.

<sup>33</sup> Közlekedési Közlöny, 1956/3. szám. I. 15.

<sup>34</sup> Közlekedési Közlöny, 1956/10. szám. III. 5.

Az új alapokra helyezett tehergépkocsi szállítástervezési verseny 1956. II. negyedévben:

1. Orsz. Kisipari Szövetkezetek Szöv.-e	563 jó pont
2. Könnyűipari Minisztérium	477 jó pont
3. Szénbányászati Minisztérium	400 jó pont
4. Élelmiszeripari Minisztérium	370 jó pont
5. SZÖVOSZ	355 jó pont
6. Vegyipari és Energiaügyi Min.	347 jó pont
7. Kohó- és Gépipari Minisztérium	343 jó pont
8. Kohó- és Gépipari Min. „B”	237 jó pont
9. Begyűjtési Minisztérium	230 jó pont
10. Belkereskedelmi Minisztérium	153 jó pont
11. Közlekedés- és Postaügyi Min.	99 jó pont
12. Országos Erdészeti Főigazgatóság	21 jó pont
13. Város- és Községgazdálkodási Min.	90 rossz pont
14. Állami Gazdaságok Min.-a	410 rossz pont
15. Építésügyi Minisztérium	563 rossz pont
16. Földművelésügyi Minisztérium	883 rossz pont

<sup>35</sup> Közlekedési Közlöny, 1956/11. szám. III. 11.

<sup>36</sup> Közlekedési Közlöny, 1956/16. szám. IV. 15.

<sup>37</sup> Közlekedési Közlöny, 1958/33. sz. VIII. 17.

<sup>38</sup> Közlekedési Közlöny, 1958/45. szám. XI. 9.

<sup>39</sup> Közlekedési Közlöny, 1958/49. szám. XII. 7.

<sup>40</sup> Közlekedési Közlöny, 1959/16. szám. IV. 19.

<sup>41</sup> Közlekedési Közlöny, 1959/36. szám. IX. 6.

Az 1959. évi IV. negyedévi versenyeredmény alapján: Fővárosi 3. sz. Építőipari Vállalat, MÁV Hídépítő Vállalat, 41. sz. Állami Építőipari Vállalat, 1. sz. Mélyépítő Vállalat, Fővárosi IV. sz. Építőipari Vállalat, Közlekedési Építőipari Vállalat. A vállalatok szállításvezetői jó munkájukért a Központi Szállítási Tanács Tírkársága útján pénzjutalomban is részesültek. (Közlekedési Közlöny, 1960/10 szám. III. 6.)

<sup>42</sup> Közlekedési Közlöny, 1959/47. szám. XI. 22.

<sup>43</sup> Közlekedési Közlöny, 1960/12. szám. III. 20.

A közhasznú autóközlekedés 1960. évi terve 35 millió tonna áru, távolsági forgalomban 305 millió utas, taxi-közlekedésben 5,8 millió utas volt. Lófogatú szekerekkel 15 millió tonna áru fuvarozását tervezték. (Közlekedési Közlöny, 1960/13. szám. III. 27.)

<sup>44</sup> Közlekedési Közlöny, 1960/13. szám. III. 27.

<sup>45</sup> Közlekedési Közlöny, 1960/23. szám. VI. 5.

<sup>46</sup> Közlekedési Közlöny, 1962/7. szám. II. 18.

<sup>47</sup> Közlekedési Közlöny, 1962/15. szám. IV. 15.

<sup>48</sup> Közlekedési Közlöny, 1962/18. szám. V. 6. A rakodásgépesítési verseny az alábbi rakodógépekre terjedt ki: forgó-rakodógépek, baggerok (E-302, E-03, K-505, FB-50, RB-1), autódaruk. Versenyfeltételek: a tervezett súlydíjas fajlagos állásidő csökkentése, a rakodógépek által felrakott súlymennyiség 1 tonnára eső üzemköltségének (üzemanyag, energia, karbantartási anyag és bér, gépkezelői bér) csökkentése, a géptípusonként megadott normatívához képest a saját rakodógéppel megmozgatott évi fajlagos t/gépsúly-mennyiség növelése.

Az egyéves időtartamra meghirdetett versenyben nem volt értékelhető az az AKÖV, amely a korrigált bázishoz viszonyítva az éves szintre göngyöltett költséghányad (teljes előírt mértékű éves feszítést nem teljesítette. A verseny meghirdetésekor az I. helyezett 60.000, a II. helyezett 50.000, a III. helyezett 35.000, a IV. helyezett 30.000 az V. helyezett 20.000 forint jutalomra számíthatott. (Közlekedési Közlöny, 1963/8. szám. II. 24.)

<sup>49</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1963/23. szám. VI. 9.

<sup>50</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1963/18. szám. V. 5.

A rakodásgepesítési verseny 1963. évi eredményei:

	<i>pont</i>	<i>jutalom</i>
1. Állami Fuvarozási és Kordélyozási Vállalat	74	60 000 Ft
2. Békéscsabai 8. sz. AKÖV	67	50 000 Ft
3. Budapesti 1. sz. AKÖV	65	35 000 Ft
4. Veszprémi 15. sz. AKÖV	39	30 000 Ft
5. Kecskeméti 9. sz. AKÖV	34	20 000 Ft

<sup>51</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1963/8. szám. II. 24.

<sup>52</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1963/27. szám. VII. 7.

<sup>53</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1965/16. szám. IV. 18.

<sup>54</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1966/12. szám. III. 20.

Az első csoportba a Belkereskedelmi, az Élelmézésügyi, az Építésügyi Minisztérium és a KPM tartozott. A második csoportba a Nehézipari, a Könyvnyűipari Minisztérium, az Országos Erdészeti Főigazgatóság, az OKISZ, valamint a központosított fuvarozást végző szervek tartoztak.

A harmadik csoportba a Kohó- és Gépipari, a Földművelésügyi Minisztérium és a SZÖVOSZ tartozott.

<sup>55</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1966/21. szám. V. 22.

<sup>56</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1966/40. szám. X. 2.

#### MÁV IGAZGATÓSÁG

Budapest  
Miskolc  
Szeged  
Szombathely  
Debrecen  
Pécs

#### 1. HELY

Bp.-Angyalföld  
Sátoraljaújhely  
Kecskemét  
Zalaegerszeg  
Mátészalka  
Szekszárd

#### 2. HELY

Szolnok teher pu.  
Eger  
Kunszentmárton  
Szombathely  
Karcag  
Pécs pu.

#### 3. HELY

Salgótarján külső  
Gyöngyös  
Szeged teherpu.  
Sopron-GYSEV  
Debrecen  
Nagykanizsa

<sup>57</sup> *Közlekedési Közlöny*, 1967/15. szám. IV. 9.

A komplexbrigádok helyezései az 1966. II. félév alapján:

#### MÁV IGAZGATÓSÁG

Budapest  
Miskolc  
Szeged  
Szombathely  
Debrecen  
Pécs

#### 1. HELY

Bp.-Angyalföld  
Füzesabony  
Hmezővhely  
Szombathely  
Karcag  
Pécs pu.

#### 2. HELY

Salgótarján  
Sátoraljaújhely  
Kecskemét  
Zalaegerszeg  
Törökszentmiklós  
Kaposvár

#### 3. HELY

Székesfehérvár  
Szerencs  
Kalocsa  
Pápa  
Mátészalka  
Nagykanizsa

## Ábrák melléklete

### 1. ÁBRA

A RIBAKOV-MOZGALOM A SIKEREK ÉS AZ AJÁNLÁSOK ELLENÉRE SEM LETT ORSZÁGOS MOZGALOM.

#### A. Ribakov válasza a Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat levelére

Lapunk olvasói már jól tudják, hogy a tehergépkocsik jobb kihasználásának fontos szocialista módszere a hazánkban nemrég megindított Ribakov-mozgalom. E mozgalmat elnevezésük — miként az olvasóink előtt is leme-rekes — Anatolij Ribakov, Szádas-díjas szovjet író után kapta, akinek „Százszor kilométer” (Vogyitell) című rendkívül hatásos és emellett saorakozó regénye rávilágított a munkamódszerekre, amelyekkel nagy mértékben növelhető a teherautófuvarozás teljesítménye.

A Ribakov regénye nyomán hazánkban megindult mozgalom már jelenleg is komoly eredményekről számolhat be. A mozgalomban résztvevő tehergépkocsik kihasználtsága — a többi gépkocsizhoz viszonyítva — jelentősen nagyobb, ezekkel a tehergépkocsikkal össze-hasonlíthatatlanul több áru gyors elszállítása válik lehetővé.

A Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat dolgozói a nagy-szerű eredmények birtokában nem feledkeztek meg arról, hogy sikereiket végeredményben kinek köszönhetik. Ezért levelet küldtek az említett regény szerzőjének. A Ribakov elvtársnak, amelyben forró köszönetüket fejezték ki, hogy ilyen nagy sikerű könyvvel segítette a gépkocsik kihasználásának magyarországi dolgozói is. A leve-lben kifejezték azt az elhatározásukat, hogy nem állnak meg az eddigi eredményeknél, hanem — a regényben foglaltak további széleskörű alkalmazásával — újabb munkaszerzőköt küldenek.

A Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat e levelére A. Riba-kov elvtárs a következő választ küldte:

„Tisztelt Elvtársak!

Engedjék meg, hogy őszinte szívből mondjak köszö-netet meleg szavaiért és azért a figyelemért, amelyben „Vogyitell” című regényemet részesítették.

A gépkocsizvezető munkája előttem, nemcsak mint a fenti könyv szerzője, hanem mint olyan ember előtt is drága, aki sok éven át dolgozott a gépkocsizvezetői szakmában és e pályán rakodómunkából mérnökig ut-tem fel.

Regényemben azt akartam bemutatni, hogy minden munka, legyen az első tekintetű bármily kicsinynek, vagy jelentéktelennek is, megtisztelt és nagy, ha a társadálom javát szolgálja.

Mindenkor az volt a meggyőződésem, hogy az emberi élet értékét elsősorban az határozza meg, amit az ember a társadalomnak nyújt, amit a dolgozókat boldogságért tesz, ez pedig rendszerint nem attól függ, milyen léte-let vagy állást tölt be valaki, hanem attól, mennyire ismeri fel kötelességét és kötelezettségét a néppel szem-ben, mint a szocialista társadalom tagja.

Az író munkája ebben az értelemben semmiben sem különbözik más bármely életfoglalkozó ember mun-kájától. Annak felismerése, hogy külvilágunk valamikép-nen segítséget nyújt az embereknek az élethez és a mun-kához — a legnagyobb kitüntetés számunkra.

Ezen az az oka annak, hogy sokan annyira érin-tettek és engedjék meg egyúttal, hogy az új Magyar-ország építésében folyó nagy munkájukhoz sikereket kívánhassak Önöknek.

Szülőföldjén üdvözlettel

A. Ribakov sz. b.”

Ribakov elvtárs leveléből jól eső érzéssel ismételt-n meggyőződhetünk arról, hogy a nagy Szovjetunió pol-gárak élénk figyelemmel kísérik hazánk dolgozóinak a jobb és igazságosabb társadalmi gazdasági rend kiala-kításáért, a szocializmus építését követeltől küzdé-mét. A magyar teherautófuvarozás dolgozóit Ribakov elvtárs levele serkentette újabb és újabb munkaszerzők el-észére.



## Gépkocsifuvarozási közlemények

### A «Ribakov-mozgalomról»

Anatolij Ribakov Sztálin-díjas szovjet író «100.000 kilométer» című művéből merített tapasztalatok alapján mozgalom indult nálunk, amely a könyv írója után «*Ribakov-mozgalom*» néven ismeretes. A mozgalom kezdeményezője a *Fővárosi Tetherfuvarozási Vállalat* igazgatója, Martis Béla elvtárs, valamint a vállalat dolgozói voltak.

A mozgalom célja a fuvarszközök jobb kihasználása, a gépkocsifuvarozás termelékenységének fokozása. Ezt a feladatot a mozgalom szervezett fuvarokkal, a gépkocsik jobb karbantartásával, a rakodások megszervezésével, a munkafegyelem megszilárdításával, a 100.000 km-es mozgalom továbbfejlesztésével oldja meg.

A mozgalom eddig is szép eredményeket hozott. A *Főtefundl* a mozgalomban részt vevő gépkocsik kihasználása március hónapban 64.3% volt. Jellemző, hogy ezt megelőzően a gépkocsik kihasználása csupán 52–54% körül mozgott. A mozgalomban jelenleg mintegy 50 gépkocsi vesz részt.

A mozgalom jelentőségét a *Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezetének Elnöksége* azonnal felismerte, s annak továbbfejlesztésére irányt szabó *határozatokat* hozott.

Május 16-án a TEFU Központban a mozgalommal kapcsolatban sikeres *ankétot* tartottak, amelynek keretében Martis elvtárs ismertette a mozgalom jelentőségét, szervezeti kérdéseit, a mozgalom kiszélesítésének akadályait, valamint a mozgalom bevezetése következtében eddig elért eredményeket.

A beszámoló után Budapesten az I. és a III. számú TEFU képviselői is bejelentették *csatlakozásukat* a mozgalomhoz. Az említett vállalatok dolgozói a május 16-17-i választások tiszteletére vállalták, hogy 20, illetve 10 gépkocsival részt vesznek a mozgalomban. Ezt követte a II. számú TEFU bejelentése, mely szerint a vállalat dolgozói június 1-ével szintén *csatlakoznak* a mozgalomhoz.

A mozgalom bevezetése, annak kiszélesítése sok-sok megoldandó problémát hozott felszínre, amelyek közül legfontosabbként a *diszpécser hálózat* kiépítése, a *kötéberes kocsik* és a *rakodómunkások* kérdése említhető meg. Ezeknek a problémáknak a megoldását a Központi Szállítási Tanács és a Közlekedésügyi Minisztérium is hathatósan támogatja s így megadja a lehetőséget, hogy mind a TEFU többi vállalatai, mind a célfuvarozási vállalatok is rövid időn belül csatlakozzanak a mozgalomhoz.

A mozgalom jelentőségére tekintettel rövid időn belül a Közlekedési Közlöny hasábjain *részletes tanulmányban* fogunk ismertetőt adni.

## 2. ÁBRA

A RIBAKOV-MOZGALOM  
ALKALMAZÁSÁVAL EGYES  
VÁLLALATOK KIEMELKEDŐ  
EREDMÉNYT ÉRTEK EL.

### A Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat értékes kongresszusi felajánlása

A „FÖTEFU HIRADÓ”, a Fővárosi Teherfuvarozó Vállalat üzemi újsága közli a vállalat dolgozóinak a Magyar Dolgozók Pártja III. Kongresszusának tiszteletére tett felajánlását, Eszerint:

1. A Csepel Diesel 3,5 tonnás tehergépkocsik *főjavítási* jutási üzemi normáját 1954. évben a megállapított 70 000 km-ről 110 000 km-re emelik.

2. A Ribakov-mozgalom továbbfejlesztésével a vállalat gépkocsijainak *kihasználtságát* a tervben előírt 54% helyett 56%-ra teljesítik.

3. Tíz Csepel Diesel 3,5 tonnás tehergépkocsi vezetője együttesen vállalta, hogy április 30-ig a *norma szerinti üzemanyag 25%-át megtakarítja* és a megtakarított gázolajmennyiséggel 31 000 km bekeulet tesznek meg.

4. Az autófuvarozás *költségének csökkentése*, az olcsóbb fuvarozás érdekében vállalták, hogy az *1 árutonnakilométerre eső fuvardíj bevételét 2 Ft alá csökkentik*.

A FÖTEFU eddig elért eredményei alapján reméljük, hogy a vállalat dolgozói értékes felajánlásait sikeresen teljesítik.

### 3. ÁBRA

A PÁRTKONGRESSZUS TISZTELETÉRE MINDEN VÁLLALAT TETT FELAJÁNLÁST.

### 5. ÁBRA (JOBBRA FELÜL)

FELSZABADULÁSI VERSENYFELHÍVÁSSAL IS ÖSZTÖNÖZTÉK A TERVEK TELJESÍTÉSÉT ÉS TÚLTELJESÍTÉSÉT.

### 6. ÁBRA (JOBBRA ALUL)

NEM OK NÉLKÜL SZORGALMAZTÁK A BIZONYLATI FEGYELEM MEGSZILÁRDÍTÁSÁT!

### A célfuvarozási vállalatok közötti „őszi csúcsforgalmi verseny” értékelésének eredménye

Az 1954. évi augusztus 1-től december 31-ig tartó „őszi csúcsforgalom legjobb célfuvarozási vállalata” címért folytatott versenyben a végleges értékelés szerint a résztvevők a következő helyezési sorrendet érték el:

1. II. sz. ÉPFU Vállalat	74,5 pont
2. Begyűjtési Szállítási Vállalat	67,1 pont
3. Zöldség és Gyümölcs Szállítási Vállalat	62,9 pont
4. Miskolci ÉPFU Vállalat	59,6 pont
5. I. sz. ÉPFU Vállalat	34,8 pont
6. Keletmagyarországi Földszöv. Száll. V.	32,1 pont
7. Középmagyarországi Földszöv. Száll. V.	31,3 pont
8. Pécsi ÉPFU Vállalat	25,5 pont
9. Bácsmegegyi Földszöv. Száll. V.	23,5 pont
10. Budapesti Élelmiszerfuvarozó Vállalat	9,5 pont
11. Tejipari Szállítási Vállalat	8,9 pont
12. Söripari Szállítási Vállalat	2,4 pont
13. Konzerv- és Húsipari Szállítási Vállalat	— 32,8 pont
14. Könnyűipari Szállítási Vállalat	— 50,1 pont

Az első három helyezett részére járó oklevelet az Autóközlekedési Főigazgatóság vezetője adja át ünnepélyes külsőségek között.

### 4. ÁBRA

A VERSENYEREDMÉNYEK MÉG JOBB MUNKÁRA ÖSZTÖNÖZTÉK A VÁLLALATOKAT.

### Gépkocsifuvarozási közlemények

#### A felszabadulási verseny hírei

A Rákosi Mátyás Művek dolgozóinak felszabadulási versenyfelhívásához az autójavító és közlekedési vállalatok közül a II. sz. Autójavító Vállalat, a cinkotai Autóalkatrészgyár, a 13. sz. AKÖV, a szombathelyi Belsped és a Fővárosi Villamos Főműhely dolgozói az első között csatlakoztak.

A II. sz. Autójavító Vállalat dolgozói 1953. évi első negyedévi tervüknek három nappal a határidő előtt történő teljesítését vállalták. Ez annyit jelent, hogy két gépkocsi nagyjavítását és öt gépkocsi motorjavítását végzik el terven felül.

A cinkotai Autóalkatrészgyár termelési tervének 2%-os túlteljesítését vállalta.

A 13. sz. AKÖV dolgozói az első negyedéves súlytervüknek 5%-os túlteljesítését, s az egy kilométerre eső önköltségnek 3%-kal való csökkentését vállalták. A gépkocsivezetők felajánlották, hogy 125 000 km út megtételéhez szükséges üzemanyagot takarítsanak meg a negyedév folyamán.

Január 15-ig az autójavító és közlekedési vállalatok 98%-a csatlakozott a Rákosi Művek felhívásához. Külön kiemelendők a felajánlások közül az Autó- és Alkatrész-ellátó Tröszt kezdeményezése, amely a javító vállalatok anyag- és alkatrészellátását kívánja a lehetőségekhez képest biztosítani.

A január havi eredményeket vizsgálva, a javító vállalatok közül a legjobb eredményt érték el tervük teljesítésében a XIV. és a XV. sz. autójavító vállalatok, valamint a Mávaút Főműhely.

Az autóközlekedési vállalatok teljesítését vizsgálva, azt látjuk, hogy az autóközlekedési igazgatóságok közül súlytervét csak a pécsi AKIG, árutonnakilométer tervét pedig szintén csak a pécsi és a győri AKIG teljesítette. Személyforgalom területén az utaskilométertervet a budapesti, pécsi, szegedi és győri AKIG-ok teljesítették túl. A kiértékelés a gyorsjelentések alapján történt, amely szerint a 13. sz. AKÖV felajánlását január hónapban súlyban 99%-ra, átkm-ben 99,4%-ra teljesítette.

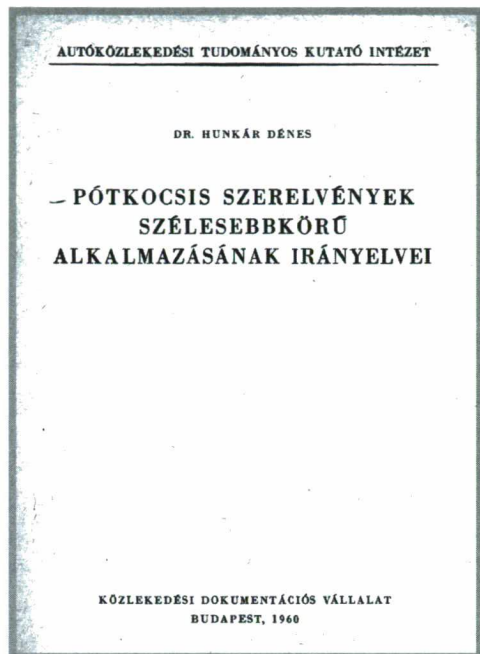
## Fuvarozók Fuvaroztatók Gépkocsi- vezetők !



*A bizonylati fegyelem megsértése szabálysértési eljárást idézhet elő, ezért a menetleveleken csak a valóságnak megfelelő adatokat szabad feltüntetni.*

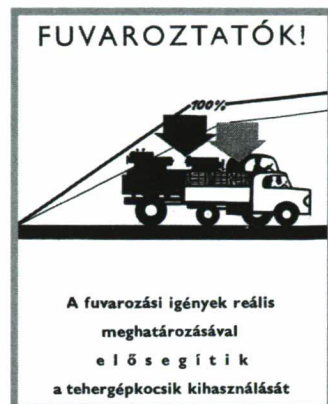
*Csak valóságos adatokat igazoljunk !*





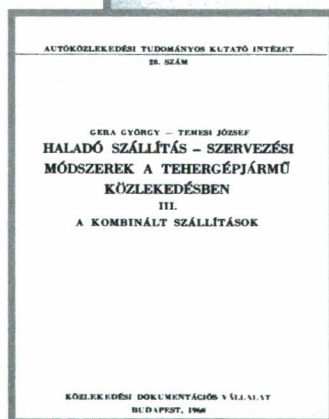
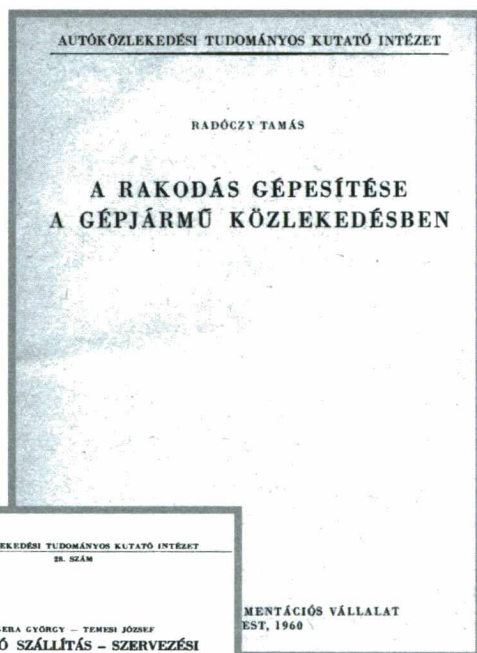
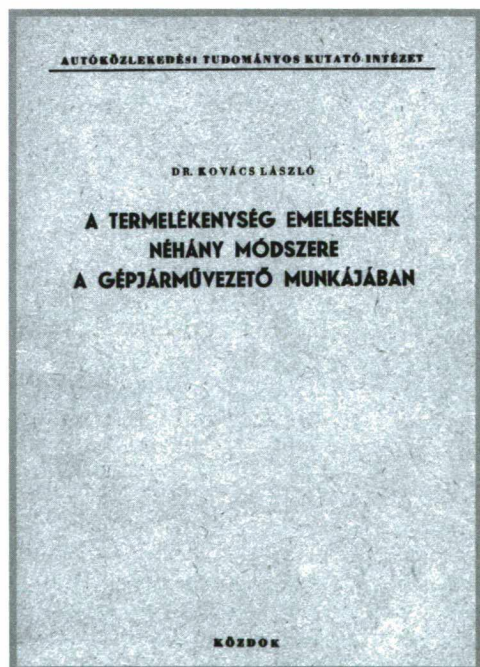
## 7., 9-11. ÁBRA

A FUVAROZÁSI FORMÁK FEJLESZTÉSÉT SEGÍTET-  
TÉK AZ ATUKI ISMERETTERJESZTŐ KIADVÁNYAI.



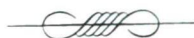
## 8. ÁBRA

A FUVAROZTATÓKAT KÜLÖNBÖZŐ MÓDSZEREK-  
KEL PRÓBÁLTÁK A GAZDASÁGOSABB FUVARO-  
ZÁSSZERVEZÉSBE BEVONNI.



PUSZTAI JÁNOS

## A szegedi repülés Trianon terhe alatt (1920–1938)



„Nem kell beszélni róla sohasem, / De mindig, mindig gondolunk rá.”  
(Juhász Gyula: Trianon. 1927)

1920. június 4-c, 10 óra. Hatalmas politikai rengés rázta meg Magyarországot. Mély gyász ülte meg a lelkeket. Velőtrázó sikolyokkal tiltakoztak a gyárak szirénái, jajongtak a mozdonyok sípjai. A természet is velük könnyezett. A félrevert harangok hátborzongató, riasztó hangja még ma is ott zúg sokak fülében.

### Franciák Szegeden (1918. december 31.)

A vesztes háború okozta belpolitikai válság, a külső agresszió, a pillanatról pillanatra súlyosbodó végveszély állapotába sodorta országunkat.

A francia csapatok 1918 szilveszterén megszállták Szegedet. Az antantnak ez a katonai lépése bármily megalázó is volt nemzetileg, a „város fölötti impériumával” egyben biztonságot is jelentett a konkra éhes királyi román és szerb csapatok ellen. Az „édes hasznokkal is szolgál a balsors” shakespeare-i gondolat itt és most ismét igazolódott, hiszen így menekülhetett meg a városban összevont (Újvidék és Arad repülőteréről átmentett) repülőtechnika, a javítóműhely valamint a raktárakban felhalmozott nagy mennyiségű és nagy értékű felszerelés, az extra minőségű anyag. A raktári készletek

katonai célú visszatartása késhegyig menő vitát váltott ki az anyagihiány és a munkanélküliség csapása alatt sínylődő város, illetve az érdekeket képviselő Dettre János kormánybiztos, városi alispán és Czigler Andor őrnagy, a katonai építési osztály főnöke között. Végére Fabinyi Elek százados, a repülőgép javítóműhely parancsnoka oldotta meg a helyzetet úgy, hogy katonáival megvédte a nehezen pótolható anyagot a civil kisajátítástól.

A megszálló francia csapatok katonai vezetése repülésbarátnak bizonyult. A nagy műveltségű városkormányzó, De Tourne tábornok is igyekezett emberségesen közeledni az aviatikusokhoz. Nem tiltotta azt, amire nem volt parancs. Engedélyezte a futár-, a postarepüléseket, a katonai légi felderítéscet, a „szegedi kormány” katonai bázisának létrehozását, benne egy repülő csoporttal.

A munka nélkül maradt pilóták mind Szegedre igyekeztek. A Nemzeti Hadsereg 1919. június 14-i megalakulásakor létrehozták annak első századát 8 darab kétüléses géppel, 5 fő pilóta, 5 fő megfigyelő és 1 fő műszaki tiszttel. A parancsnok Czapári Jenő százados volt.

A trianoni döntés kedvezőtlen hatása előrevetítette árnyékát. Az akkor lehetséges formában 1920-tól – igaz rejtett formában – folytatta a pilóták képzését a Nemzeti Had-



sereg első repülő osztálya. A parancsnok ekkor már Király Kornél százados, főoktató Ujvári László hadnagy, oktató Mészáros Péter őrmester volt. Gyakorló gépek a 100 lóerős Brandenburgok.

Az antant tiltó rendelkezéseit megkezdve, a magyar állam 8 darab Phönix CI. típusú, gépet vásárolt. Az üzemeltetésükhöz létrehozták a Magyar Aeroforgalmi Rt-t, (MAEFORT) 1920. február 11-ével. Cél a katonai repülés rejtése volt. Az első járatát Szegedre 1920. május 12-én indította Albertfalváról 1600 darab újsággal. Az év végén ez az útvonal bővült a szombathelyi és a győri járatokkal is.

Az antant már a trianoni szerződés aláírása, – 1920 június 4-e – előtt is igyekezett a repülés minden formáját tiltani. A városkormányzók közül a szegediek mutatkoztak a legengedékenyebbek. A tilalom ellenére hozzájárult 1921-ben repülő-meteorológiai állomás létrehozásához.

A MAEFORT szegedi forgalmi állomása 1920. május 5-ig szinte zavartalanul működött. Május 6-tól összevontan, mint Szegedi repülőállomás folytatta feladatát, Király Kornél irányításával. Főoktató Ujvári László főfelügyelő (főhadnagy), a kiképzés vezető Przemysl Lengyel A. László (tűzér főhadnagy, tábori pilóta) főfelügyelő volt. Oktatók: Fejes István berepülő pilóta, Döflinger István, Hefti Frigyes, Kerekes János, Kolba őrpad, Kreitter Ferenc, Szíjjártó Sándor tábori pilóták. Az álcázott kiképző századnak 45 gépe volt, melynek jelentékeny hányada rejtve volt az avatatlan szemek elől, csak kevesen ismerték a rejtekhelyet.

1921. július 26-án lépett hatályba a trianoni békeszerződés. Szeptember 20-án Vignoles francia kapitány felügyelete mellett kezdődött meg a XX. század legotrombább géprombolása. A békediktátum sok egyéb tilalommal együtt a magyar repülőgépek tiltását is kedvezőtlenül befolyásolta úgy, hogy Magyarország légi felségjogát

csak 1923. január 1-jével nyerheti vissza. Az antant ellenőrző csoport felügyelete mellett minden megtalált repülőgép szárnyát, törzsét, légszárnyát szét kellett fűrészelni, a motorokat összezúzni. Így működtek az „antant luddisták”. (Csak Szegeden 350 darab repülőgép szárnyat fűrészeltek szét!) Király Kornél először megtagadta a MAEFORT gépeinek megsemmisítését, hivatkozva azok polgári célú alkalmazására, de a halogató taktika csak fél nappal nyújtotta meg a halálra ítélt gépek életét. A Brandenburgok, a Phönixek végzete a zúzók keze nyomán teljességgel be az antant és Trianon nagyobb dicsőségére.

Már június hónapban megkezdődött a kőhangárok bontása. A boltív beszakadása-kor két fiatal balesetet szenvedett. Erdős Lajos 19 éves lakatos másnapra belehalt sérüléseibe. A fa- és fémszerkezetes hangárok bontása is befejeződött október 10-re. Az antant ellenőrcinek a jegyzőkönyvekhez csatolt fényképekkel kellett igazolni a pusztítás végrehajtását. December 6-ra már a repülőtéren műhelyek és az étkezdé bontása is befejeződött. A béke diktátum ugyanakkor arra kötelezte a magyar kormányt, hogy többek között a szegedi repülőteret három hangárral, – eltérő esetben félmillió frankos büntetéssel fenyegetve – köteles megőrizni teljes üzemképes állapotában.

A féktelen pusztítás időszakában – mentve a menthetőt – a szegedi repülőállomás Légiforgalmi Szakosztálya, a mostmár kezelésében lévő szeged-rókusi Repülőgép Javítóműhely 29 szerszámgépét a helyi, a motorokat javító üzemeknek kölcsönözte. A javítóműhely és a raktárak teljes anyagkészletét 1921 decemberének végéig átszállították Székesfehérvár-Sóstóra.

Amint sejteni lehetett, Trianon megsemmisítő csapást szándékolt mérni a magyar repülésre. A szegedi repülőter legkorszerűbb, legkevésbé nyüzsgő gépeit sikerült a pilóta barátságának és a hazaszeretetnek

elrejtene az antant vandalizmusa elől. Ezek 1925-ben hiánytalanul előkerültek. A gépek az összeszerelését követő elemi karbantartás után repülhetők voltak.

Az utókor hálája is megilleti Gárgyán Imre borkereskedőt (a szegedi ABC vb-nek is tagja volt), a Tóth major tulajdonosát, azok titkot őrizni tudó munkásait, az ugyancsak rejtékhelyül szolgáló Szűcs-féle pince, a Bischoff téglagyár, valamint a Kalocsa környéki tanyák jó néhányának tulajdonosát. Szekeres Mihály MÁV főkalauznál is jelentős mennyiségű repülőgépanyag került elrejtésre.

1922. február 1-jén megérkezett a MAE-FORT felszámolásának részletes parancsa is. Egy angol kapitány ellenőrizte az épületek bontását, és ezzel hivatalosan megszűnt (?) a szegedi repülőiskola.

Magyarországot 1922-ben fölvelték a Népszövetségbe. A trianoni tilalom ellenére előkészületek történtek a magyar légiforgalom újraindítására. A minisztertanács 1922. március 31-i határozatával az év november 19-vel megalakult a MALERT kül- és belföldi járatok indítására.

Az antant a tilalom lejárata előtt engedélyezte a külföldre irányuló polgári repülést, mert a nyugaton gomba módjára szaporodó légitársaságok keleti terjeszkedését akadályozta a Magyarországra rótt repülési tilalom. A meghagyini parancsolt repülőtéri infrastruktúra már nem volt elégséges a terjeszkedési plánumjaikhoz.

A belföldi postajáratok már korábban megindultak. Szeged és Budapest között 1922. augusztus 22-től, napi rendszerességgel közlekedett a HA-PHK oldaljelű gép Minár Gyula pilótával. Társai voltak Cseh-ring István, Szentkirályi (Kern) Dezső és Joó Miklós.<sup>1</sup>

A katonai repülés rejtésére a Kereskedelmi Minisztérium, 1922 decemberében különféle polgári repülő szervezetet hozott létre. A szegedi „időjelző osztály” megfelelt

a felderítők (vadászok) rejtésének, míg a „légiposta osztály” a bombázó és a szállító alakulatokat takarta.

Dr. Boross József kórházi igazgató-főorvos és Hille Alfréd anyagi és erkölcsi támogatásával 1923. március 21-én megalakult Szegeden az időjárás-kutató állomás. Magassági repülőiskola fedőnévvel kezdődött meg az oktatás. A képzés anyagi támogatása, – éppen úgy, mint a gépek rejtése, – a hazaszeretetnek egy dicsőséges példája. A magas légkör kutatása Phönix, Lloyd és Berg típusú gépeken történt. A meteorológiai állomást Wagner Richard, a repülőteret Király Kornél, a kutató pilótákat Hány László százados parancsnokolta. Közvetlen irányítása alá tartoztak Rohola Miklós, Mészáros Péter, Ujváry László, Horváth Lázár, Minár Gyula és Vilhem Károly, valamint Kammerer András és Tombán Eugén pilóták. Repült típusuk a 100 lóerős, Mercedes motoros Brandenburg volt.

Albertfalván elkészültek az első Oravec II. típusú, átalakított iskolagépek. Ezeket tervezte a rejtett légierő parancsnoksága a közelfelderítőknek hadrendbe állítani. Az új gépek berepülése Szegeden történt meg 1923-ban, 180 felszállással és 30 óra repült idővel.

A Közlekedési Minisztérium Légiforgalmi Szakosztálya kérelmezte a Nagykövetek Tanácsától a magas légkör repülőgépes kutatásának engedélyezését azért, hogy a „nemzetközi légiforgalom jobb időjárás-jelentéseket kaphasson Magyarországról.” A Nagykövetek Tanácsa, – meglehetősen szigorú feltételekkel – a 236/II./1923. november 14-i határozatával engedélyezte a kutatást az új beszerzésű és a szegedi elhelyezésű 2 darab Bristol Flighter B2, lajstromjel nélküli géppel. A Légügyi Szakosztály már szeptember 29-én kérte a SZKEB-t (Szövetségközi Katonai Ellenőrző Bizottság), hogy pecsételtesse le a gépeket a minél előbbi használatba vétel érdekében, de Foch már-



sall a SZKEB elnöke, hosszas huzavona után, csak 1925. január 25-én járult hozzá a gépek repülésének engedélyezéséhez. A kutatás – (a képzés) hivatalosan így, – csak 1925 tavaszán kezdődhetett. Vitéz Háy László százados parancsnoksága alatt már Szegeden, 1923 tavaszától folytak vizsgálatok a magas légkörben, – mint ahogyan erről már korábban közöltem adatokat. Ekkor alakult meg a Meteorológiai Kirendeltség, az 1922-ben létrehozott időjárás-kutató állomás továbbfejlesztése. Kutató pilóták (oktatók) voltak Schwager János főhadnagy, Bencze István, Horváth István százados és Kerekes János tiszthelyettes. Feladataik ellátásához 2 darab Bristol FB2 és a 200 lóerős, nyolchengeres, soros motorú Hiero állt rendelkezésükre.

A titkolt repülések hírzárlatot követeltek nemcsak az országos, hanem a helyi lapoktól is, ahogyan azt a háború időszakában tenni kellett. A repülőtéri élet híreiből csak közvetett adatokból lehetett tudomást szerezni, mint például arról is, hogy a Baross Szövetség szegedi csoportja a repülőtérén rendezett kiállítást. Erre az alkalomra megjavították az oda vezető utat, a három hangárt, a barakkokat és pavilonokat, ahol a kiállítási tárlókat, paravánokat helyezték el. Gyakorlatilag az összes repülőtéri létesítményt újjáépítették.

A trianoni szerződés aláírását követő évek a légi provokációktól sem voltak mentesek. A sok elkövetett közül egyet idézek 1923. szeptember 25-ről. Egy román katonai repülőgép berepült az ország területe fölé, nyilvánvalóan azzal a szándékkal, hogy provokálja a magyar légierőt. Több órán át „kalandozott” az ország területe felett, majd dolgvégezetlenül, Szeged légtérén áthaladva elhagyta hazánkat. Szakavatott körök mérvadó véleménye szerint a kisantant soros ülésére kísérelt meg Magyarországról kompromittáló anyagot gyűjteni a pilóta. Az agressziót nem kísérte siker, mert az ország

területe fölött tiltott repüléssel, katonai repülőgépekkel nem találkozhatott.

A (katonai) repülőtér bázisán 1925 tavaszától a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság (MLRT) ismét tervezi, hogy személyszállító repülőjáratot indít Szeged és Budapest között. Az MLRT 5 személyes Fokker gépektől reméli az újabb próbálkozás sikerét. Ezek a típusok nem állomásoztak Szegeden.

A trianoni géprombolás elől 1921-ben elrejtett gépek fokozatosan visszakérültek az állomáshelyükre, a szegedi repülőtérre. A négy évig pincékben, csűrökben tárolt gépek meglepően jó állapotban kerültek elő, de a repülőképesse tételükhöz külön javítóműhelyt kellett létrehozni.

Az erősen korlátozott lehetőségek ellenére is születtek figyelmet érdemlő teljesítmények. Szegeden, 1925 márciusában Ond László és Száva Péter a javítóműhely Bristol FB típusú gépekkel 6500 méter magasságot ért el s ezzel megdöntötték az eddigi nemzeti magassági rekordot.

A márciusi rekord csak május 14-ig tartott, mert Háy László és Hille Alfréd meteorológiai kutatás céljából – Magyarországon először – tízezer méter fölé emelkedett.

A titkos kiképzési terv szerint mind a pilóták, mind a megfigyelők előbb I. fokú repülőgépvezetői kiképzést kaptak az 1925–1926-os években. A kezdő elméleti és gyakorlati oktatásban részesült 24 növendék és az 51 fő tartalékos pilóta II. fokú képzése történt meg Szegeden. A résztvevők – mint a hivatásos állomány is – a legnagyobb titoktartásra és a polgári ruha viselésére volt kötelezve. A tömeges megjelenés is tilos volt. Még 1925 nyarán 29 tiszt és 11 fő altiszt részére volt kiképző tanfolyam, melyet 13 fő tiszt és 11 altiszt végzett el sikeresen. A repülő iskolára vezényelt más fegyvernemi tiszt közül kettő a II. fokú vizsgával befejezte a pilóta képzést, viszont

hatan tovább folytatták a tanfolyamot a III. fokozat megszerzéséért.

A közlekedési Minisztérium Közlekedési Főosztálya 1924/1925. évi jelentésében javasolja a főiskolai hallgatók, – arra alkalmas csoportjának – pilótává képzését. Szegeden, 1926 nyarára a kiképzés anyagi fedezete és eszközai rendelkezésre álltak, amely az elsőfokú pilótaképzéshez szükséges. A közlekedési tárca két mérnököt vezényelt repülő műszaki feladatra Szegedre.

A devalválódott koronát 1927 januárjától a pengő váltotta fel.

Az új pénz a gazdaság fellendülését, így közvetve a repülést is segítette.

A legnagyobb titoktartás mellett, 1927. október 11-én megalakult a még rejtett, de már katonailag szervezett magyar légierő, ezzel egy időben Szegeden is létrejött az időjelző osztály, amely a közelfelderítő század fedőneve volt. Alkalmazott géptípus 220–240 lóerős Hiero vagy Daimler motorú Heinkel HD–22-es, kétüléses biplán volt.

Az 1925-ben beszerzett típusokat újonnan vásárolt gépekkel váltották fel. A vagonokban érkező repülőgépeket fokozatosan megerősítették a 450 lóerős Jupiter motorral és mint Fokker FCVD típus kerültek ki a felderítő egységekhez.

A titkos légierő megalakítása felszínre hozta a katasztrofális pilótahiányt. A kisanatant és a Népszövetség előli rejtés céljából a Kereskedelmi Minisztérium hirdetett „pilótaiskola”-t. Szeged továbbra is megmaradt a pilóta továbbképzés egyik bázisának.

A politikai enyhülés érezhetően 1925-től, a locarnói konferencia után következett be. Az 1927-es párizsi egyezmény is tovább könnyített a „földre kényszerített” magyar repülés helyzetén.

Szeged sz. kir. város törvényhatósági bizottságának 1929. április 24-i rendes ülésén határozott, a repülőtér bővítéséről. A jegyzőkönyvi kivonat hűen tükrözi a feladat indokoltságát. „A mindinkább fokozódó re-

pülő kiképzés, a kereskedelmi minisztérium meteorológiai kirendeltségének Szegedre történő beosztása és annak folyamánaképpen a közeljövőben felállítandó repülőposta állomás létesítése és majd az európai nemzetközi légiforgalomba történő bekapcsolódása végett feltétlenül szükséges a jelenlegi repülőtér területének bővítése és kizárólagos használatul leendő átengedése” – mármint a honvédelmi tárca javára. A katasztrofális tökéhiány miatt a tervezett (bővítés) építésre csak 1935-ben kerülhetett sor.

A repülő Meteorológiai Kirendeltség égisze alatt magalakult a közelfelderítők 2. százada is WM Fokker CVD-vel. Parancsnokuk – 1930 tavaszán – vitéz Heppes Miklós lett.

Augusztus 20-án (1931), déltájban egy külföldi jelzésű repülőgép jelent meg a város felett, majd a repülőtér melletti területen leszállt. A szerb pilóta és megfigyelője a határ közelében repülve eltévedt, és Szeged térségében, műszaki hiba miatt leszállni kényszerült. Az ilyenkor szokásos eljárási szabályoknak megfelelően a gépet bevontatták a repülőtérre és lefoglalta a hatóság. A gép személyzetét, a szerb katonákat őrizetbe vették. Rövid időn belül megindult a diplomáciai egyeztető tárgyalás.

A szegedi repülőtér munkájával párhuzamosan, 1932-ben, a későbbi algyői repülőtér területén, – az akkor még községi legelőn – kihelyezéssel, Hungária típusú gépekkel, karpaszományos, önkéntes, előkészítő repülő tanfolyam kezdődött, a hadvezetés terminológiája szerint „iker tanfolyam”-nak nevezett oktatási rendszerben. Az állandó esőzés miatt a tanfolyam I. fokú vizsgáit és a felkészítés utolsó fázisát már csak az alapszervezett szegedi repülőtéren lehetett elvégezni. A huszonhat fő induló létszámú csoport minden tagja eredményes vizsgát tett.

A gödöllői cserkész világtalálkozó tiszteletére dr. Renato Coniglia olasz újságíró



engedélyt kapott arra, hogy Szeged–Pécs–Szombathely–Debrecen–Szeged útvonalon körbe repülhesse az országot a trianoni határ mentén. A zszurnalizsta-pilóta, tervének megfelelően, teljesítette vállalását.

Az évekkel korábban (1929. április 24.) kiírt repülőter-fejlesztési pályázat 1935. május 4-re magvalósult. Elkészült az egész terület alapsövezése, a harmadik hangár, a tisztai lakások és a parancsnoki épület.

Ebben az időben indult a pilóták oktatása mellett a repülőgépszercelők képzése is. Iskola parancsnok Mátyásfy József légügyi főfelügyelő volt. A megújult szegedi repülőter parancsnoka Keresztfalvi István főhadnagy volt.

1935. október 1-jére megérett a szervezeti feltétele annak, hogy a repülőök besorolódtak a béke hadrendbe, bár még titokban, mert a trianoni tiltás még érvényben volt. A katonai repülőter képzésének sorába – már Szegeden is – beléptek a vadászipülőök. Ez elsödlegetesen az 1., majd a rövidesen létrehozott 2. vadászezred állományának feltöltését szolgálta. Az oktatás Strösser típusú gépeken folyt. Ebben az időszakban (1935) v. Tarnói Sándor őrnagy, „Sasa bácsi” volt a repülőter parancsnoka, a századparancsnok pedig Heppes Aladár. Tarnói őrnagy áthelyezését követően Kekszi Edgárd vette át a reptér irányítását.

A polgári repülés is kereste helyét a városban. Az országos Idegenforgalmi Hivatal kérése, – melyet Szeged vezető testületéhez intézett – csak gyorsította a folyamatot. Az idegenforgalom fejlesztése országos érdek volt, Szegednek pedig remek adottságai voltak annak fejlesztéséhez. A város

hatósága a régi löverseny teret jelölte ki az idegenforgali repülőter céljára. A szükséges munkákat úgy tervezték, hogy azok 1937 tavaszára elkészüljenek. Egy volt lehetséges 1937. májusának végére átadásra késszé tenni a területet, amelye a DAAC kezelésébe került és „légitúrisztikai leszállóhely” minősítést kapott. (A terület a Cserepes sor, a szabadkai út és a laktanya sor közötti 40 kh. gyp volt.)

Az 1937-ben indított újabb szerelő iskola emelt létszáma a korábbi oktatókat és a helyi biztosítású feltételeket dícsérte.

Darányi Kálmán miniszterelnök már 1938. március 5-én, Györött a választói előtt mondott beszédében bejelentette, a haderőfejlesztés öt éves programját, bár nemzeti jogosultságunkat augusztus 22-től ismerte el a bledi egyezmény, innentől megszűnt a magyar repülés földre kényszerített, rejtett, katakombakorszaka.

Így, már a nemzetközi jog fékjeci nélkül megkezdődhetett volna a repülés technikai megújulása, de az ország gazdasága, költségvetése nem bírt el hosszabb ideig tartó „háborús” effektust jelentő megterhelést A Huba-hadrend, az erőltetett ütemű fejlesztés, a haditechnika bővítésére megszavazott költségvetési többlet forrás már az első év után „kifulladt” és megindította az inflációt, amely újabb nehézségeket támasztott. Egyáltalán, a Trianonnal megcsontított gazdaság, a hiányzó ipari háttér, a tőkehiány mind a megvalósítás realitása ellen működött. A szegedi repülőter honvédelmi tulajdonba vétele, ennek elmaradása miatt továbbfejlesztése, megmaradt a sokat ígérő tervek világában.

## JEGYZET

<sup>1</sup> Figyelemre méltó, hogy Minár Gyula ebben az évben és Szegeden mutatta be hazánkban először az Immelmann-fordulót. Magasfokú pilóta képzettségét mutatja az is, hogy már 1914-ben, a póstyéni, országos repülő versenyen II. helyezést ért el.)

## FORRÁSOK

- CSANÁDI NORBERT – NAGYVÁRADI SÁNDOR – WINKLER LÁSZLÓ: *A magyar repülés története. 2. bővített kiadás.* Budapest, 1997.
- CSAPÓ BÉLA: *Visszaemlékezések, 1999.* (Kézirat.) *Délmagyarország*, 1920. április 27-i, az 1927. október 5-i, 1928. július 26., 1931. május 6-i és az augusztus 22-i, valamint az 1933. augusztus 2-i szám.
- Délmagyarország*, 1926. június 4-én. Juhász Gyula: Trianon.
- Délmagyarország*, 1939. június 25. Tonelli Sándor: Franciák Szegeden c. könyv recenziója.
- DUNAINÉ BOGNÁR JÚLIA – KANYÓ FERENC: *A második világháború szegedi hősei és áldozatai.* Szeged, 1996.
- Hadtörténelmi Közlemények*, 1979. évf. Kovács Lajos: Adatok a Magyar Légierő anyagi-technikai állapotáról, 1938–1944.

*Hadtörténelmi Közlemények*, I–II. (1957) Tóth Sándor: A Horthy-hadsereg szervezete. 1920–1944.

KAKUSZI JÓZSEF: *Századnapló, 1921.* Szeged. *Kereskedelmi Minisztérium* 142634/1928. sz. alatt kiadott indítványa a szegedi repülőtér bővítésére.

MAGYAR S.: *Álmodni mertünk.* Budapest, 1991, HungAvia.

*Magyar Szárnyak.* 1992. évf. Álom és tragédia 1919–1920–1921.

*Magyar Szárnyak.* 1993/1994. évf. v. Vesztenyi János: Magyar katonai repülés. 1914–1944.

NAGYVÁRADI S. – M. SZABÓ M. – WINKLER L.: *A magyar katonai repülés történetéből.* Budapest, 1986, Műszaki Könyvkiadó.

*Somogyi könyvtári műhely, 1975.* Klárafalvi Aladár: A repüléstörténet szegedi emlékei című tanulmány.

Szeged sz. kir. város törvényhatósági bizottságának 1929. április 24-i közgyűlésének jegyzőkönyve.

*Szeged*, 1921. január 27-i és a június 15-i, valamint az 1922. november 19-i és a 26-i szám, illetve az 1923. szeptember 29-i, az 1924. augusztus 10-i és a szeptember 6-i száma.

VARGYAI GYULA: *A hadsereg politikai funkciói Magyarországon a harmincas években.* Budapest, 1983, Akadémia Kiadó.



## Árnyék, kő, fény (3.)

Nem volt feltaláló. Nem volt fotóművész. Nevét nem találjuk egyetlen lexikonban, és – a természet rendje szerint – immár a telefonkönyvben sem. Nem hallott ideológiai vagy politikai szándékú témaválasztásról. Valószínűleg a művészi kompozíció elveit sem ismerte, boxergépe egyébként erre nem is volt alkalmas.

Csak fotókat készített a korról, amelyben élt. Közel száz éve. És ez minden más megközelítésnél nagyobb értéket ad a képnek.





ANDORKA GÁBOR

## Kozma és Damján ikerszentek magyarországi tisztelete



A kereszténység első századaiban Bizáncban és Rómában egyaránt nagy tiszteletnek örvendő ikertestvérek voltak. Arábiából származtak, s mindketten Ciliciának Egea nevű városában, mint orvosok működtek. Orvosi működésükön kívül híresek voltak a keresztény vallásban való buzgóságukról. Olyannyira, hogy egy legenda alapján Kozma nem is akart a gyógyításért egyszer három tojást elfogadó testvérel, Damjánnal egy sírban nyugodni. Ezért jött haláluk után egy teve, hogy emberi szóval kijelentsé: temessék őket közös sírba. A Diocletianus féle üldözés idején Lysios helytartó felszólította őket, hogy bálványoknak áldozzanak, de ők állhatatosan ellenszegültek, miért is hosszú és kegyetlen kínzás után lefejeztettek, Kr. u. 303. Holttestüket Rómába, majd Brémába, és legvégül 1649-ben Münchenbe vitték. Emléknapjuk: szeptember 27.

A késő-középkori Európában új funkcióval jelennek meg, az orvostudomány és a sebészet, később a gyógyszerészet védőszentjeként. Ez azzal is magyarázható, hogy az orvosi fakultások kezdték patrónusokká választani Szent Kozmát és Szent Damjánt. Legkorábban a Német- Római Birodalomban alakult ki ez a tisztelet. A német nyelvterületeken elterjedt kultusz művelődéstörténeti elemzését már a 20. század elején elvégezte Ludwig Deubner, legutoljára az 1960-as években Annaliese Wittmann. Ez utóbbi monográfia a kultusz helyek közé felveszi a német nyelvterületet körülvevő országok Kozma és Damján tiszteletét is. Ezekből az adatokból világosan kiderül, hogy az európai kutatás igen kevés ismeretekkel bír a kelet-európai, illetve délkelet-európai, de ezen belül is főként a magyar középkor földrajzi és történelmi adottságairól.

Magyarország a század közepén még mint rettegett „Isten ostora”, a görög egyház felé orientálódott, s ha a 955 utáni események el is távolították Bizánctól, elméletileg mindig megvolt a kiegyezés lehetősége, és Bizánctól könnyen megkaphatták volna azt, amit Róma megtagad.

De ami a függetlenség megőrzését illeti, e tekintetben István ugyanolyan hajthatatlan maradt, mint apja, nagyapja, vagy bármely elődje. Amint Fajszt sem járult Bizáncba megkezeszteni, Taksony a két császárt megkerülve Rómából kért püspököt, majd Géza a német püspök fogadása után is távol tartotta magát a császár „udvarlásától”, ugyanúgy került István minden személyes találkozást a császárral, ami a hűbéri fogadalom előfeltétele lett volna. A Szent Péternek történt felajánlása, amivel megkapta a koronát és az áldást, semmiféle hűbéri függéssel nem járt. Ezzel a lépésével ellensúlyozta a nyugati szomszéd, III. Ottó német-római császár és a keleti szomszéd, II. Baszileiosz bizánci császár dinasztikus törekvéseit. Magyarország a bizánci és a német-római császárságok között ugyanolyan független monarchia lett, mint a Német-Római Birodalom túlsó oldalán elterülő Franciaország. A dip-

lomáciai kapcsolat viszont éppen a Német-Római Császárság hűbéri igényeinek ellensúlyozására Bizánc felé sokkal intenzívebb. Így a bizánci befolyással csakúgy számolnunk kell, mint a német hatással.

Éppen e tények hatására észleljük a magyarországi Kozma és Damján tiszteletnél is, hogy nem egészen tisztázott ma sem az, hogy a kultusz Rómából vagy Bizánzból származott-e hazánkba. A hazai szakirodalom is csak nagyon felületesen és csak érintőlegesen foglalkozik e két szent tiszteletével és ezek hagyományaival. Az Árpád-korban kialakult Kozma, Damján kultusznak csupán Bálint Sándor szentel egy önálló tanulmányt, de ebben is csak a később kialakult gyógyszerészet védőszentjeként ismerteti őket. A két szent nevét gyakran emlegetik, mert mellképük a magyar korona alsó részén, a corona graecán is szerepel. Ez a tény gyakran félrevezette a kutatásokat, mivel a tiszteletük eredetét a bizánci kultúrához kapcsolták, pedig nem ez a legkorábbi ábrázolásuk.

Hogy megállapítsuk tiszteletük eredetét, ahhoz alaposan ki kell elemeznünk emlékeinket: irodalmi műveket, okleveles forrásokat, képző- és iparművészeti alkotásokat egyaránt.

Legkorábbi emlékünkn egy **miseruha**, melyet István király és Gizella királyné adományozott a székesfehérvári prépostságnak, a 12. század vége óta koronázási palástként használták és a felségjelvények közé került. A III. Béla által átalakított miseruha koronázási palástként való első említése 1290-ből származik: a krónikás szerint a király Szent István által is viselt miseruhában volt. A „szent palást” első okleveles említése pedig Kis (Durazzói) Károly koronázásával kapcsolatban – 1358. december 31. – maradt ránk.

A koronázási palást részletes elemzése feltétlenül szükséges, mert Kozma és Damján első hazai ábrázolása az államalapító István király korában éppen a paláston látható. Így keletkezésének körülményei, készítői, eszmei tartalma és stiláris jegyei közelebb visznek bennünket a tisztelet eredetének tisztázásához.

A miseruhán az alsó sor hímzett szentjei között, a donátor király-párral egy sorban szerepel a két keleti szent, Kozma és Damján és rögtön mellettük egy másik orvos-szent, Pantaleon. A három szent orvosnak ez a legkorábbi hazai ábrázolása, amelyről tudunk. A kazulát 1031-ben híméztette István az akkor épülő Szűz Mária-templom számára, és Gizella királyné udvarhölgyeivel, illetve talán a veszprémvölgyi apáccal együtt dolgozott rajta. Az új zárandokút mentén fekvő Székesfehérvárt István királyi székhellyé tette és az épülő, új bazilikát a királyság új szakrális központjának, koronázó- és temetkezőhelyének szánta. Valószínű, hogy Fehérvár új funkciója és koronázási palást ikonográfiai programja között eszmei-tartalmi összefüggésnek kellett lennie. A palást a hálaadás és felszentelés időszzerűségét István király 1030-ban Konrád német-római császár felett aratott győzelme adhatta. A felépített Jeruzsálem képei és a zárandokút mellett épülő Székesfehérvár tartalmi összefüggése kétségtelen, és e jelenetek valószínűsítik István részvételét az 1009-ben lerombolt templomok 1027-ben megkezdett újjáépítésében. E Jeruzsálem felé fordulás hangulatában jelennek meg a székesfehérvári kazula szentjei a hazai patrocíniumokban. Ebben az építkezési periódusban szenteltek fel valóban Szent Kozma és Damján templomot Esztergom elővárosában, Kovácsiban, a királyi pénzverők falujában.

A paláston párosával egymás felé fordulú szentek az alábbiak: Damján – Kozma, Pantaleon – György, Vince – Gizella királyné; a centrumban kissé feljebb a készítés idején elhunyt Imre herceg; István király – István vértanú, Kelemen – Sixtus, Kornél – Lőrinc. A mellékképre a páros szentek feje mellé neveiket is ráhímézték. Sorrendben az első név nélküli személy biztosan Damján, mert egymás nélkül sohasem ábrázolták az orvos testvérpárt.



A palást tartalma és szerkezete nyugati ikonográfia alapján készült, az ábrázolt szentek is ehhez tartoznak, de az emlegetett veszprémvölgyi görög apácák hímvő tevékenysége miatt felmerült a bizánci hatás kérdése is. Első királyunk mellett lévő további szentek (három római vértanú pápa és egy tanítvány diakónus) személye alapján kizártnak látszik a keleti befolyás.

István király a maga és Gizella mellképe mellé azokat a szenteket sorakoztatta fel, akikre „ideológiailag” állama és vállalt hite erősítésére támaszkodni kívánt. Konceptiójában tehát a bizánci liturgiában is kedvelt szenteket: Kozma, Damján, Pantaleion és György konkrét funkciót töltenek be. A Gizella királyné jobbán megjelenített szentek valószínűleg a királyné választott védszentjei: Vince zaragossai püspök buzgó hitélet miatt, György a lovagi erényeiért, Pantaleion a mindenkin könnyörülő orvoslásáért, és az önzetlen tudományáért: Kozma és Damján.

Az öt keleti szent és az öt római szent szerepeltetése összefügghet a jeruzsálemi templomok újjáépítésével is, ahol főként VII. Konstantin bizánci császár és talán István magyar király kőművesei is dolgoztak. Diplomáciai okok is vezethettek: nem kívánt ütközőpont lenni a római pápaság és a bizánci császárság kezdődő viszálykodásában. Mindenesetre egy biztos, hogy alapeszméit megerősítő mintaképeit hímezttette a palástra, és e szentek az Árpád-házi uralkodók és utódjaik patrónusaivá lettek. Ezt erősíti meg – még egy ikonográfiai adat –, hogy valamennyi szentnek, Istvánhoz hasonlóan a fején az akkori koronadivatnak megfelelően abroncskorna, a kezében pedig országalma és lándzsa látható. A király jobbában a lándzsát, baljában az országalmát tartja. A többi szentnek váltakozva, aszerint, hogy jobb vagy bal felé fordul, hol jobb, hol bal kezébe kerülnek a felségjelvények. A párosával egymás felé forduló szentek egymás felé nyújtják az országalmát, kifelé tartják a lándzsát. Köztük látható, a sor végén utolsó párként és kiemelt helyen Kozma és Damján háromnegyedes alakja. A palást viselése közben, összecuszkodása révén előre kerülnek. Jelentőségük a palást tekintélyével együtt növekszik.

A paláston ábrázolt keleti szentek tisztelete István korában általánosan elterjedt Európában, így közvetlen vagy a közvetett római befolyással kell számolnunk. A közvetlen befolyás jelei: Kozma és Damján neve a 4. századtól kezdve szerepelt a római misekánonban, aminek a kultusz elterjedésében nagy jelentősége volt. A legkorábbi szentély a két szent tiszteletére, a „presso S. Maria ad praecepe” oratórium Symmachus pápa (498–514) alatt épült. A legelső ábrázolás az egykori Forum Romanumon álló „templum sacrae urbis” alapjaira épült „templum Romuli” még meglevő római épület maradványaira épített Szent Kozma és Damján bazilika apszisának mozaikképe, amelyen a templomépítő IV. Félix pápa (526–530) is látható. A felirat szerint a római nép a gyógyulás biztos reményét kapcsolta a mártírszentekhez. Ez a felfogás közel áll a későközépkori védszent-tisztelethez. A tisztelet István korában több mint ötszáz éves hagyományra tekintett vissza Rómában és a patrocíniumuk kiemelt. A közvetett befolyásra utalnak: a római kultusz német közvetítése, az Ottók udvari művészetének hatása. Valószínű, hogy Gizella királyné és udvarhölgyei hímezték a bizánci selyemből készült miseruhát. A kazula nem textilszerű kompozíciója arra mutat, hogy tervezője ötvös lehetett. Az általában regensburgi munkának tartott Gizellakereszt és a koronázási palást rokonsága alapján a stílus Gizella fivérének, II. Henrik művészeti környezetében gyökeredzik. Mivel azonban 1030-ban, a német császárság felett aratott győzelem után, nehezen képzelhető el, hogy a miseruhát dél-német műhelyben hímezték volna, ezért felmerült az ezredforduló táján betelepült textilműhely tevékenysége is. Amennyi-

ben Gizella királyné közreműködésével készült a palást, a vallásossága végett a keresztény erkölcs példaképeit választotta, szemben állam- és egyházszerző férje pápai szentjeivel.

A tisztelet német közvetítése más oldalról vizsgálva sem kizárt, hiszen tiszteletük a 9. század elején a Rajna vidékén is elterjedt. Nagy Károly, aki számos relikviát hozott magával Rómából, Konstantinápolyból és Jeruzsálemből, köztük valószínűleg Szent Kozma és Damján ereklyéit is, elsőként helyezte el azokat az aacheni Münsterben. A német–római császárság legkorábbi, 1100 előtti Kozma–Damján patrocíniumai főként magas rangú asszonyok, gyakran királynék alapításai. Ez megerősíti feltevésünket, hogy Ottók udvarában tisztelt szentek Gizella királyné védszentjei közé tartozhattak.

Időben következő emlékünknél, amely szintén szoros kapcsolatban van az Árpád-házzal, majd a magyar királysággal és a nemzettel, a *Szent Korona* alsó része, a *corona graeca*, Szent Kozma és Szent Damján zománc félalakos képével. A görög koronát VII. Michael Dukas (1071–1079) bizánci császár ajándékozta I. Géza (1074–1077) királyunknak. Tekintettel arra, hogy a hazai tisztelet kezdetét a korona zománcképeinek tulajdonítják, szükséges a keletkezés körülményeiről és a koronán megjelenített személyekről néhány szót szólnunk.

A mellképek alapján pontosan tudjuk a készülés időpontját: a hátsó oldalon középen VII. Michael Dukas, alatta jobbra Konstantin társcsászár és balra I. Géza zománcképe látható. Damján arcképe Konstantin és Kozmáé I. Géza mellé került. A történelmi személyek alapján tehát bizonyos, hogy a *corona graeca* 1074–1077 között Bizáncban készült I. Géza számára. A magyar királyság függetlenségét I. Gézának kellett biztosítania a német császársággal szemben, és ebben a szövetségese a bizánci császár volt. Másfelől a bizánci császárságnak a keleti és az északi külső támadásokkal szemben nyugati orientációban kellett támaszt keresnie. A Gézának adott korona ezt a kettős és kétoldalú szövetséget hivatott kifejezni, függetlenül attól, hogy milyen céllal adták.

MORAVCSIK véleménye szerint az orvosi műszert tartó két orvos-szent, mivel pénz elfogadása nélkül gyógyítottak, az „önzetlen égi tudomány” képviselőiként jelennek meg a koronán. Valóban a lovagi erényeket megtestesítő szentek mellé az önzetlenség erényében jeleskedő „ingyen-orvos” testvérpár megjelenítése a bizánci liturgia felfogása alapján is logikusnak látszik.

BÁLINT szerint viszont a „megkoronázott magyar király egészségét ajánlják Kozma és Damján mennyei gondjaiba.

DEÉR JÓZSEF hasonló véleménnyel van, csak szerinte a császár testi jólétének biztosítója e két szent, bár jelenlegi elrendezésük nem emellett szól.

A görög korona ikonográfiai programja alapján azonban Moravcsik Gyula álláspontját kell elfogadnunk. Az a tény, hogy a középkor lovageszményét és a keresztes hadjáratok szellemét kifejező lovagszentek mellé éppen a két orvos-szentet választották ki az ajándékba készülő koronára, azt igazolja, hogy mind Bizáncban, mind Magyarországon jelentős tiszteletnek örvendtek, mégpedig mint az uralkodó család védszentjei. VII. Michael Dukas választása nem véletlen: Kozma és Damján mellképe a *corona graeca* „császári” oldalán azt bizonyítja, hogy tudhatott az Árpád-ház tiszteletéről is.

Következő képi emlékünknél régészeti lelet, a földből előkerült, Kozma és Damján mellképével díszített, a 12. század második feléből való *besztercei szenteltvíztartó* (*aspersorium*), amely nevét lelőhelye, Beszterce után kapta. A gyógyítást szolgáló ezüstedényke lehetett. Kozma és Damján szoborfeje a fogantyú két oldalára került, míg nyaktól lefelé tunikás domborított mellképük belesimul a görög nyelvű imaszövegbe. Feliratát Moravcsik Gyula fejtet-



te meg: „Jézus forrása a gyógyításoknak is”. A nyugati művészetekben ritkán előforduló, korai szenteltvíztartó, rajta a még szokatlanabb szent orvospár alakjával és a görög nyelvű szöveg arra utal, hogy bár Magyarországon készítették, mégis keleti rítusú szertartásokhoz használhatták. A szenteltvíztartó feliratának tartalma, a páros szentek mellképének jelenléte s nem utolsósorban az edény kicsiny mérete (fogantyúval együtt 26,2 cm magas) arra utal, hogy valóban házaknál végzett szentelés céljára készülhetett. A páros szenteknek, jelen esetben Kozmának és Damjának együttes ábrázolása azonban még nem bizonyíték arra, hogy az aspersoriumot csakis keleti szertartásokhoz használhatták. Mind a keleti, mind a nyugati, latin rítusú egyházakban mindig párosan ábrázolták őket. A görög nyelvű szöveg és esetleg a vízszentelési ima alapján elfogadjuk a keleti rítusú használatot, de a páros szerepeltetés alapján nem. A lelőhellyel kapcsolatban az alábbiakat szükséges megemlíteni. Az egykori, Megváltó tiszteletére szentelt monostor közelében, a templomtól kétszáz méterre találták a szenteltvíztartót. Menekülés közben vihették el a tárgyat a templomból vagy a monostorból, és elejthették a mocsárban.

A tisztelet tehát a 13. század közepén élt Beszterce környékén, ezt a nem messze lévő *Csaroda* Kozma és Damján *falképe* is bizonyítja. Tehát a koronázási jelvények jelentősége folytán a két orvos-szent tisztelete is előtérbe került II. Béla korában, így a Kozma és Damján mellképpel díszített szenteltvíztartót minden bizonnyal Antiochiai Anna készítette a királyi monostor részére. Az egyházszen telések az ő uralkodása utáni évtizedekben jelentek meg nagy számban, az alsó-ludányi Kozma és Damján tiszteletére szentelt bencés apátságot pedig talán III. Béla alatt alapították.

Az Árpád-házi uralkodása idején (1000–1301) a Kozma és Damján tiszteletére szentelt egyházak és patrocíniumok – egy kivételével! – a Dunántúlon voltak. A 12–13. századi egyházszen telések Zala, majd Vas megye területén történtek, a 13. században csatlakozott Veszprém megye, majd a század végén Somogy megye. A 11. századból nincs több adatunk a már említett István-kori Esztergom-Kovácsi templom kivül.

Az ezt követő legközelebbi forrás szerint még 1196 előtt a Nyitra megyei *Alsó-Ludány bencés apátsága* választotta Kozmát és Damjánt védszentül. Ez a kis észak-magyarországi templom Imre király (1196–1204) uralkodása idején létezett, sajnos, az alapítás idejéről pontos adattal nem rendelkezünk. A 13. században a csatári (Zala megye) bencés apátság templomában Szt. Kozma és Damján ereklyéit őrizték, és oltáruk is volt. Az apátság alapítója 1141-ben a 11. század közepén bajor földről bevándorolt Gütkeled nembeli Márton comes és a nemzetség a 12. század közepén már az ország legelőkelőbb nemzetségei közé tartozott.

A 13. századi falusi templomaink alaprajza semmiben sem különbözik az ortodox rítusú közösségeknek épült templomokétól. Az 1236-ban szentelt zalaszentőti Szent Kozma és Damján templom helyén a 11–12. században azonos elnevezésű templom állhatott, a tisztelet pedig még korábbi, 9–10. századi lehetett. Ez a feltevés a zalavári példán alapul, ahol a korábbi Adorján elnevezést az 1018-ban alapított recskuti bazilika megtartotta.



## FELHASZNÁLT IRODALOM

GAZDA ISTVÁN: *Kuriózumok a magyar művelődés történetéből*. Budapest, 1990, Kossuth.

GYÖRFFY GYÖRGY: *István király és műve*. Budapest, 1977, Gondolat.

MORAVCSIK GYULA: Görög nyelvű monostorok Szent István korában. In Serédi Jusztinián (szerk.): *Szent István Emlékkönyv*. 1938.

MORAVCSIK GYULA: A magyar Szent Korona a filológiai és történeti kutatások megvilágításában. In Serédi Jusztinián (szerk.): *Szent István Emlékkönyv*. Budapest, 1938.

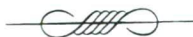
SZENTPÉTERY IMRE: Szent István király oklevelei. In Serédi Jusztinián (szerk.): *Szent István Emlékkönyv*. Budapest, 1938.

TARCAI GYÖRGY: *Az Árpád-ház szentjei*. Budapest, 1984, Szent István-társulat.

LÁKATOS ÁRPÁD

## A pápa álma: egy szerzetes, aki megtámasztja az egyházat

*Assisi Szent Ferenc élete és működése*



### Előzmények: a világ és az egyház Szent Ferenc korában

Assisi Szent Ferenc (1182–1226) korában, azaz a 12. század végén és a 13. század elején a korabeli világ és egyház rendkívül sokszínű volt. A korszak világi életére a teljes hierarchizáltság volt jellemző. A feudális jog minden társadalmi réteg jogait és kötelezettségeit a legnagyobb mértékben szabályozta, az egyes rétegek között az átjárás alig volt könnyebb a lehetetlenségnél. A katolikus egyház legitimálta ezt a rendszert, és maga az egyház is szigorúan hierarchizált intézmény lett erre az időre. A lelki élet egyre külsőségesebbé kezdett válni, a keresztény egyház valódi küldetése kezdett feledésbe merülni. Úgy tűnt, a világ eme rendszere megmerevedik, és maga az egyház is Istentől eredő rendnek tartotta a korabeli feudális berendezkedést (gondoljunk csak a „három rend” tanítására).

A valóság azonban mást mutatott. Ha a dolgok mélyére tekintünk, akkor láthatjuk, hogy ekkoriban az egész társadalom szomjúhozta a megújulást. Az egyházban hatalmas megújulási lelkesedés bontakozott ki az eredetileg monasztikus clunyi reformmozgalom nyomán, s ez az új lelkesedés az egész korabeli egyházat áthatotta az egyszerű laikusoktól kezdve a szerzeteseken át egészen a felső klérusig. A lovagi nemesség új földek, kincs és dicsőség után áhítozott, a parasztság a társadalmi egyenlőtlenségek mérséklését óhajtotta, az egyre erősödő városi polgárság pedig elemi szabadságjogainak biztosításáért, illetve annak megtartásáért küzdött. Látható tehát, hogy az egész korabeli feudális társadalomban



hatalmas feszültségek voltak, amelyek állandó bizonytalanságot, háborús helyzetet eredményeztek. A keresztény Nyugat és az egyház megpróbált a helyzeten javítani, a dolog azonban úgy tűnt, a helyzet csak rosszabbodik. Az ekkor tomboló inveszitúraharcban mind a császárság, mind pedig a pápaság elveszítette tekintélyét, a társadalom szemében az egyház lejáratódott. A keresztes háborúk sem hozták meg a kellő sikert. Az emberek vallási igényeit a romlott, korrupt és végtelkéig klerikalizált egyház már nem tudta kielégíteni, az emberek közvetlenül fordultak a Bibliához lelki vigaszt keresve benne. Ez önmagában még nem lett volna probléma, sőt, biztosan áldásos hatást fejtett ki, de mivel egyesek a Szentírást másként kezdték értelmezni és magyarázni, mint ahogy azt a hivatalos egyház tette, a klérus önmaga megreformálása helyett a „másként gondolkodókat” eretneknek bélyegezte. Ezek a mozgalmak általában egyházi megújulási mozgalomként indultak (legtöbbször az evangéliumi szegénységet és egyszerűséget hirdetve), és csak később szorultak ki az egyházból (pl. valdensék). Más mozgalmak azonban már kezdetben eredendően nem keresztény eretnekmozgalmak voltak (pl. katarok). Az új eretnekmozgalmak tagjai erkölcsükben általában messze felülmúlták a korabeli egyház képviselőit, ami rendkívül vonzóvá tette ezeket a mozgalmakat a köznép szemében. A gazdag, korrupt és klerikalizált intézményes egyház azonban továbbra is hibát hibára halmozott. Korabeli teológusok kifejtették, hogy az állam és az egyház szövetségéből adódóan az eretnek nemcsak az egyház, hanem az állam, sőt, az egész (öröknek és Istentől eredőnek vélt) feudális rend ellen láznak fel, ezért őket ki kell irtani (korábban az egyház az eretneket visszatéríteni próbálta). Az egyház kidolgozta az új eljárást az eretnek felkutatására, ami az *inquisitio* nevet kapta. Az új eljárás során az egyházi és a világi hatalmak leszámoltak vélt és valós ellenségeikkel, ennek a gyümölcse azonban az lett, hogy az egész kereszténységet képviselő katolikus egyház végleg minden hitelét elvesztette a jóézésű, valóban evangéliumi szellemiségű keresztények körében is. Az egyház történetének egyik mélypontján állt, és úgy tűnt, nincs kiút. Assisi Szent Ferenc és Szent Domonkos azonban megmutatták: van kiút, de ez egyedül csak az Úr Jézus Krisztus hiteles képviselőjében és az evangéliumi élet igaz megvalósításában rejlik.

A továbbiakban Assisi Szent Ferenc életművét vizsgáljuk meg.

## Szent Ferenc ifjúsága

Ferenc Assisi városában, 1182-ben született a dúsgazdag posztókereskedő, Pietro Bernardone fiaként. Ferenc kilencévesen a San Giorgio-i plébániai iskolába került, ahol megtanult írni, olvasni, számolni, komolyabb műveltséget azonban nem sajátított el. Tízennégy éves korától tevékenyen részt vett apja üzletében, nagyvilági életet élt, pénzét bőkezűen szórta. 1199-ben azonban fordulat történt életében. Assisi és Perugia között fegyveres viaszály robbant ki, és Ferenc is részt vett a háborúban Assisi oldalán, amely azonban veszített, és maga Ferenc is hadifogolyként Perugiába került, ahol egy évet raboskodott sötét börtönökben, mígnem apja ki nem váltotta. Ferencet egy, a fogságból hozott betegsége döbbenette rá addigi léha életére, és új, „magasabb rendű dolgokról” kezdett gondolkodni, ami azonban még mindig csak evilági dolgok voltak: Ferenc a lovagi ideál rabja lett, gondolatait a fegyverek, dicsőség és hírnév kötötte le. Dél-Itáliába vonult egy hadjáratba, de félúton visszafordult, és pompás lovagi öltözkédt egy szegény loagnak ajándékozta el. Ferenc élete ugyanis ekkor már valóban megváltozott. Assisibe való hazatérése után megtalálta élete



ten szolgálatának szentelte magát. Ez kezdetben azt jelentette, hogy helyreállította a környék összedőlő félben levő templomait, és az építőköveket saját maga koldulta össze.

## A ferences rend megalakulása

1209. február 24-én újabb fordulat történt Ferenc életében. Ezen a napon, Szent Mátyás apostol ünnepén Ferenc a Porciunkula-kápolnában vett részt a szentmisén, ahol az aznapi evangélium szíven ütötte: „*Minekutána pedig összehívta Jézus az ő tizenkét tanítványát, ada nékik erőt és hatalmat minden ördögök ellen, és betegségek gyógyítására. És elküldé őket, hogy prédikálják az Isten országát, és betegeket gyógyítsanak. És monda nékik: Semmit az útra ne vigyetek, se pálczákat, se táskát, se kenyeret, se pénzt; se két-két ruhátok ne legyen. És valamely házba bementek, ott maradjatok, és onnét induljatok tovább. És valakik be nem fogadnak titeket, kimenvén abból a városból, még a port is verjétek le lábaitokról, bizonyságul ő ellenök. Kimenvén annakokáért, bejárák a falukat, hirdetvén az evangéliumot, és gyógyítván mindenütt.*” (Lk 9,1-6; a tizenkét apostol kiküldésének történetéből). Ferenc ekkor ismerte fel, hogy ez az ő élete, és azonnal elkezdte a hallottakat szó szerint megvalósítani: mezítláb,

valódi értelmét: Isten szeretetét és szolgálát. Ferenc ezután már nem a világ zaját és forgatagát kereste, hanem a békét és a csendet, hogy szabadon imádkozhassék. A város előtti leprasházban különféle alantas szolgálatokat végzett a megvetett és a társadalomból kutasított leprások részére. Rómába vonult, hogy ott szabadon koldusnak öltözhessen, és egy teljes napig koldusként éljen, hogy a szegények és a társadalom periferiáján élők iránti szeretete és megértése egyre inkább valósággá váljék. Másnap azonban már ismét úgy jelent meg a templomban, mint a dúsgazdag Bernardone fia.

A világgal való összeütközését azonban nem kerülhette el. Miután 1206-ban Ferenc megszökött az atyai háztól, az apja perelni kezdte saját fiát, hogy visszakapja a Ferenc által elvitt pénzt. Először a városi tanácshoz fordult, majd a püspökhöz. A tárgyalás azonban meglepetéssel ért véget: Ferenc mindenét, ruháját és pénzét letette a püspök lába elé, és közölte: ő már nem Pietro Bernardone gyermeke, hanem Istené, ami magában foglalta azt is, hogy ezen túl már nem az apja pénzében, hanem az Isten gondviselésében bizakodik. Ferenc ezután elhagyta a világi életet, és csak az Is-



kötéllel a derekán, szürkésbarna ruhában járta a vidéket, prédikált, és hirdette az Isten országát. Az addig kigúnyolt, kitaszított Ferenc ettől a pillanattól rendkívüli népszerűségnek örvendett, emberek csatlakoztak hozzá minden társadalmi rétegből, a keresztény testvériség eltöltött mindenféle különbséget ember és ember között. Mivel azonban itt egy konkrét közösség alakult ki, a középkori hagyomány szerint regulát, azaz szabályzatot kellett alkotni a közösség működéséhez. Ferenc ezt is az evangéliumban találta meg: „*Monda néki Jézus: Ha tökéletes akarsz lenni, eredj, add el vagyionodat, és oszd ki a szegényeknek; és kincsed lesz mennyben; és jer és kövess engem.*” (Mt 19,21; a gazdag ifjú történetéből). Ez a felismerés 1209. április 15-én történt, és ez a ferences rend születésnapja. Az új közösség tagjai rendkívül szigorú életmódot folytattak, de a bennük található életöröm és szeretet sok embert vonzott hozzájuk. A testvérek száma gyorsan növekedett. Ferenc ekkor úgy gondolta, itt az ideje annak, hogy közössége pápai jóváhagyást kérjen.

A legenda elbeszéli, hogy ebben az időben III. Ince álmot látott. Álmában látta, amint a lateráni bazilika összedőlni készül, de egy kis szerzetes a templom mellé áll, és miközben ő maga egyre inkább növekszik, a vállával megtámasztja az épületet. Néhány nappal később megérkezett Ferenc a társaival, hogy közössége számára kieszközölje a pápai jóváhagyást. A pápa felismerte, hogy ez az a szerzetes, aki Isten Egyházát megtámasztja, és megmenti a pusztulástól. Az engedély megadása azonban mégsem ment olyan könnyen, a hatályos egyházi jogszabályok ugyanis feltételekhez kötötték az új közösség alapítását, amelyeknek a ferencesek nem feleltek meg. Ferenc ellenállhatatlan hite azonban lenyűgözte egyházi előjáróit, és végül megkapták a szükséges engedélyt.

## A ferences rend korai története

A ferences rend anyakolostora a Porciunkula-kápolna mellett alakult meg, s itt gyűltek össze később a testvérek évente a pünkösdi általános káptalanra. A kolostorban Ferenc messzemenőig érvényesítette az evangéliumi szegénységet, de ez nem a vagyon alapvető tagadását jelentette, hanem az önkéntes lemondást. Így egyrészt nem került összeütközésbe az egyház vagyonosabb tagjaival, másrészt a mozgalomból nem lett a feudális rend ellen lázadó eretnekmozgalom. Ferenc mélységesen tisztelte a papságot is, így a klérussal sem került összetűzésbe, hanem az esetek döntő többségében együtt tudtak működni. Ferenc alázatos szellemének és az egyház iránti engedelmisségének az lett a gyümölcse, hogy kevés kivétellel az egész korabeli társadalom, egyháziak és világiak, gazdagok és szegények egyaránt támogatták Ferencet és követőit, továbbá az egész



társadalom előtt vissza tudta nyerni a katolikus egyház hitéletét. A rend tagjai természetbeni alamizsnából és kétkezi munkából tartották fenn magukat (kezdetben a ferencesek nem fogadhattak el pénzt), de legfőbb tevékenységük az imádság, az elmélkedés és a prédikáció volt. Ferenc mozgalmá hatalmas tömegeket mozgató meg, s ennek credményeképpen Assisi Szent Klára vezetésével megalakult a női kolostor (második rend), továbbá a házasság keresztyének számára a harmadik rend.

A ferencesek missziós utakat is szerveztek. Minden második évben Porciunkulában a pütkösi káptalan dönt a nagymértű külföldi missziókról. Az egész korabeli ismert világba indultak ferences missziók, 1217-ben Ausztriába, Franciaországba, Magyarországra, Spanyolországba, Szíriába és Itália különböző tartományaiba. 1221-ben Németországba, 1224-ben Angliába indultak missziós csoportok. A leghíresebb azonban az 1219-es, Közel-keleti misszió, amely a Szentföld, Szíria és Egyiptom felé irányult, és amelyben Ferenc maga is részt vett. Ferenc Egyiptomban jelen volt a keresztes hadak Damiette-i vésésénél, és sikerült a szultánhoz is eljutnia, aki habár nem lett keresztyén, mégis nagy tisztelettel adózott a szerzetes iránt, és meghallgatta prédikációját. Ferenc üzenete czáltal a korabeli keresztyén világhoz egyértelmű volt: a keresztyéniséget, amely a szeretet vallása, nem fegyverrel, hanem a szeretet gyakorlásával és prédikációval kell terjeszteni.

Ferencnek a misszióból való hazatérésékor egy új problémával kellett megküzdenie. A ferences közösség ekkorra már hatalmasra nőtt, és sokan pontosan megfogalmazott, írott szabályzatot (regulát) igényeltek. Az 1220. évi pütkösi káptalanon nyilvánvalóvá vált a megosztottság a közösségen belül, Ferenc pedig még ebben az évben lemondott a rend vezetéséről. Ferenc 1221-ben megalkotta az első regulát, amelyet 1223-ban módosított. Miután ez a munka befejeződött, 1223 nagybőjti idejében Ferenc az Alverna hegyre vonult vissza, hogy ott a Megfeszítetről magányosan elmélkedjen. Élete utolsó két évében több súlyos betegség gyötörte, de Ferenc még ekkor is vidám lélekkel dicsőítette a teremő Istent a Naphimnusz éneklésével, amely az egyik leghíresebb műve Ferencek. A szentéletű szerzetes 1226. október 3-án halt meg testvérei között.

## Assisi Szent Ferenc világnézete és programja

Assisi Szent Ferenc világnézetét és programját alapvetően a fennmaradt művei alapján lehet rekonstruálni, melyek között elsősorban életszabályok, regulák, levelek és imádságok találhatók. Assisi Szent Ferenc világnézete a római katolikus keresztyénység volt, és csakis ennek fényében vizsgálható az életműve, programja is. Műveiből azonban kiderül, hogy számára a keresztyénység nem üres bölcsekedést jelentett, hanem életmódot: az evangéliumi szegénység megélését és a szeretet gyakorlását. Műveiből kiderül, hogy Ferenc nemigen ismerte korának teológiai áramlatait, ő egyszerűen alkalmazta az evangéliumot az életében. Ferencet teljesen áthatja a Biblia lelkesége, de a Szentírást is közvetlenül olvassa, anélkül azonban, hogy visszaautásítaná az egyház tanítói és értelmezői tekintélyét.

Ferenc programját a két regulából lehet leginkább megismerni. Az első írott regulát 1221-ben adta a közösségnek (ez az ún. „meg nem erősített regula”), amelyet azonban Hugolin bíboros (a későbbi IX. Gergely pápa) közreműködésével módosított (ez pedig az ún. „Megerősített regula”), és ez tartalmazza a rend hivatalos nevét is: Kiseb Testvérek Rendje (latinul *Ordo Fratrum Minorum* – O.F.M.). Ezek nem igazán jogi dokumentumok,



inkább buzdítások az evangéliumi életre. A regula az evangéliumi szegénység teljes megtartását írja elő a rend tagjainak. Az új belépőnek az addigi vagyonát el kell adnia, és a pénzt szét kell osztania a szegények között. Ezután a szerzetesek csak alamizsnából élhetnek, pénzt viszont nem fogadhatnak el. A regula előírja a rendszeres imádságot, elmélkedést, munkavégzést és prédikálást. Az igazi előírása azonban az, hogy a rend tagjai és minden keresztény törekedjen arra, hogy szeresse Istent teljes szívével, teljes lelkével, teljes elméjével és minden erejével, továbbá szeressen minden embert. A regula a rend tagjainak szigorú testvériséget és alázatosságot ír elő. Rendkívül fontos továbbá az, hogy a regula teljes hűséget követel a katolikus egyház és papság iránt, ami elvben és gyakorlatban egyaránt kizárja azt, hogy a rend kívül kerüljön a katolikus egyház keretein, és ez mind az egyház, mind pedig a rend oldaláról kizárja az esetleges bizalmatlanságot. Mivel azonban a regula elsősorban lelkeségi munka, és nem jogi dokumentum, ezért megvan az a súlyos hátránya, hogy a külső körülményeket egyáltalán nem, vagy csak alig-alig határozza meg. Ennek az lett a következménye, hogy a ferences mozgalom több ágra szakadt.

## A Kisebb Testvérek Rendjének további története

Szent Ferenc halálakor a Kisebb Testvérek rendje megközelítette a tízezer főt, a század végére pedig 1300 rendházban mintegy 35000 szerzetes élt. Ezek a számok maguktól is elárulják azt, hogy a korszakban a ferences mozgalom tömegmértékűvé vált. A korabeli világi és egyházi társadalom minden rétegéből voltak a rendhez csatlakozók, és ez alapvető problémákat vetett fel. A fő probléma mindig a szegénység körül forgott: mit jelent pontosan a szegénység, és ezt hogyan kell megélni? Voltak, akik számára Ferenc szegénysége megvalósíthatatlannak tűnt. A ferences rend teológusai is szót kértek, és még Ferenc életében Bolognában tanulmányi házat alapítottak. Mint már említésre került, ezek az ellentétek már az 1220. évi püünkösdi káptalanon felszínre kerültek, és Ferenc halála után pedig a rend megosztottságát eredményezte. A rend kezdett bekapcsolódni az egyházi élet keringésébe, az egyetemi oktatásba, és magas egyházi méltóságok is kerültek ki a ferencesek soraiból. Sokan úgy vélték, mindez ellentétben áll az alapító szándékaival, és vissza akartak térni Ferenc remete-eszményét. Ők voltak a spiritualisok (a későbbi obszervánsok). Azok pedig, akik inkább a gyakorlati élethez alkalmazkodtak, voltak a conventualisok (a későbbi minoriták). A szakadás 1517. május 29-én jogilag is rögzítve lett X. Leó pápa bullájában. 1525-ben azonban egyes elégedetlen obszervánsok egy még radikálisabb remete-eszményt kezdtek megvalósítani, és ez lett a ferences család harmadik ága, melyet VII. Kelemen pápa 1527-ben ismert el, és a nép a kapucinus nevet adta nekik.

A ferences mozgalom hatása a katolikus egyházi életre napjainkig rendkívül sokszínű. Sok szent és tudós került ki soraik közül, de időnként a rend mélypontokat is átélt. Alapvetően azonban mind az egyházi, mind pedig a világi életre pozitívan hatott mind Assisi Szent Ferenc, mind pedig követőinek működése.



## FELHASZNÁLT IRODALOM

- Assisi Szent Ferenc művei.* Szeged, 1993, Agapé.  
 FRANZEN, AUGUST: *Kis egyháztörténet.* Szeged, 1998, Agapé.  
 GERGELY JENŐ: *A pápaság története.* Budapest, 1999, Kossuth Kiadó.  
 ROTZETTER – W. C. VAN DIJK – T. MATURA: *Assisi Szent Ferenc.* Budapest, 1993, Vigilia.  
 DIÓS ISTVÁN (szerk.): *Szentek élete.* Budapest, 2001, Szent István-társulat.  
 KATUS LÁSZLÓ: *A középkor története.* Budapest, 2001, Pannonica–Rubicon.  
 KÁROLI GÁSPÁR (ford.): *Szent biblia.* Budapest, 2000, Magyar Biblia-társulat.

ORMAI ZOLTÁN

## A ferences rend története és könyves kultúrája Magyarországon 1771-ig



### A rend kialakulása

A ferences rend alapítója, Francesco Bernardone 1182-ben született Assisiben, jómódú kereskedő családból származott. Apja kereskedőnek szánta, Ferenc azonban katonai babérokra vágyott. Később katonaként részt vett az Assisi és Perugia között kirobbant háborúban, ahol fogságba esett és megbetegedett. Felépülése és hazatérte után megalapította a később róla elnevezett rendet, melyet ő Ordum Fratrum Minorumnak, azaz Kisebb Testvérek Rendjének hívott. A rend tagjai tanítottak és apostolkodtak főleg az alsóbb nép körében. Tevékenységükhöz 1210-ben a pápától kértek és kaptak jóváhagyást. Regulájukat 1223-ban Honorius pápa szentesítette. Ferenc bejárta Közép-Itáliát, Hispániát és a Szentföldet. A tevékenységét követő csodás jelek egyike volt, hogy 1224-ben Alverna hegyén megjelentek a testén Krisztus sebei. 1228-ban Ferencet IX. Gergely pápa szentté avatta. A rend regulája tiltotta a vagyont, a mindennapi kenyeret munkával kellett megkeresniük a testvéreknek vagy koldulniuk kellett. Fontos kiemelni, hogy Ferenc nem volt pap és a kezdeti időkben követői is főként laikusok voltak.

A tagok száma gyorsan nőtt és a rend hamar bekapcsolódott a tudományos életbe. Kiemelkedő alakjai közé tartozik Alexander Halensis párizsi tanár, aki az iskolasztkus összefoglaló művet írta. Az ő tanítványa volt Bonaventura egyházdoktor. Fontos még megemlíteni Duns Scotust (egy későbbi irányzat, a skotizmus róla kapta a nevét), aki vizsgálgatásában a spekuláció helyett a tapasztalatra épített.

A rend tagjai bűnbánati szónoklásra kaptak jogot, így lassan papi renddé váltak. A testvérek vidámságot, természet- és emberszeretet sugároztak magukból, közülük kerültek ki a legnagyobb hatású népszónokok. Támogatták a betegeket és a gyengéket, kezdeményezésükre hitelintézmények és zálogházak jöttek létre.



A rend élén a rendfőnök áll, az ő munkáját segíti a választott káptalan. A tartomány, regionális egység élén a hat évre választott provinciaális (tartományfőnök) áll, mellette a választott tartományi tanács. A kolostort a gourdián vezeti, akit a kolostorban lakó barátok választanak szintén hat évre.

A ferencesek második rendje a klarissza apácák rendje, melyet Clara de Bernardino alapított 1212-ben. Az Assisi városában született Clara előkelő, vagyonos nemesi családból származott, életének meghatározó eseménye volt Szent Ferencsel való találkozása 1210-ben. San Damiano templomban alapítja meg monostorát és a Szegény Úrnők Rendjét. A szegénység, a szegény Krisztushoz való hasonulás lett rendjének alapja. III. Ince pápától 1216-ban kieszközölte a szegénység kiváltságlevelét (*Privilegium paupertatis*).

A harmadik rend világi hívekből áll. Közvetlen előzményét azok a vallási társulások jelentik, melyek a 12. század végén nagy számban alakultak ki. III. Ince pápa nyitott volt e mozgalom csoportjai iránt, sőt 1199-ben szentté avatta a poenitens (bűnbánó) mozgalom egyik világi alakját, Homeban de Cremonát. 1201-ben indult el a Humiliates Harmadik Rendje. Ennek tagjai megmaradtak világi állapotukban, de jogilag függtek a mozgalom „első rendjének” klerikusaitól. Vasárnaponként összegyűltek, egyikük tanítást adott a keresztény életéről, de a hittételekről és a szentségekről soha nem ejtettek szót. Vezetőjüket miniszternek hívták. 1208-ban a Katolikus Legények, 1212-ben pedig a Lombardiai Szegények csoportját erősíti meg a pápa. Sokan otthonukban maradvá követték Szent Ferenc felhívását az evangéliumi életre.

Ferenc 1221-ben regulát adott nekik, mely a Memoriale Propositi nevet viselte. Ennek végső kidolgozója Hugolino bíboros (a későbbi IX. Gergely pápa) volt. A regulát többször átfogalmazták, legutóbb a 2. Vatikáni Zsinat után. Az új regulát VI. Pál pápa hagyta jóvá 1978-ban. A Harmadik Rend tehát azon keresztények számára alapított rend, akik az első rend vezetése alatt a keresztény tökéletességre törekednek anélkül, hogy a világban való életéről lemondanának. A Harmadik Rend elnevezés nem minőséget, harmadrangúságot jelent, hanem időrendiséget. (I. Rend 1209, II. Rend 1212, III. Rend 1221) Mivel a Harmadik



SZENT FERENC ÉS AZ ELSŐ KARÁCSONYESTI BETLEHEMES JÁTÉK

Rend valóságos rend, ezért minden más, világi hívekből alakult vallásos szervezet, társulat felett áll.

A XIV. század elején a vagyonnal kapcsolatos viták kiéleződtek. A *spirituálisok* a teljes szegénységet hirdették, 1317-ben azonban pápai bulla tiltja meg működésüket. A *konventuálisok* (conventus – nagy kolostor) rendelkezhetek vagyonnal, a hétköznapi gyakorlatban 1322-től ez az irányvonal él. A harmadik irány az *autentikusok* gondolkodását követi, akik a vagyont a Szentszéktől bérelték. A XV. században megerősödik az eredeti ferences regula támogatása, az *obszerváns* (megőrző) irányzat, mely a tudományos munkát, valamint

a karitatív és lelkipásztori tevékenységet tartotta fontosnak. Az obszervánsok az elvilágiasodó konventuálisokkal szemben Szent Ferenc szabályzatát az eredeti szigorúságában akarták megtartani, elsősorban a szegénység kérdésében. Vezetői Sienai Szent Bernardin és Kapisztrán Szent János voltak.

1517-ben X. Leó pápa – sikertelen békítés után – szétválasztotta a rendet konventuális és obszerváns (minorita) ágra és akét irányzatot önálló renddé tette.



A XVI. században jelent meg egy új ferences irányvonal. Képviselőik szerint az obszervancia is feladta Szt. Ferenc elveit. Az irány több országban külön-külön alakult ki. Így jött létre Spanyolországban sarutlan, Franciaországban rekolektus, Itáliában reformált néven. Az irányzatokat XIII. Leó pápa egyesítette 1897-ben, őket nevezzük kapucinusoknak. Alapítójuknak a XVI. században élt Matteo de Basicot (Busso Mátét) tartják. Fejlődésük a XVI. század végén kezdődik, ekkor már engedélyezett volt nekik az Itálián túli terjeszkedés. Tevékenységüket rekatolizáció és misszió jellemezte. San Francisco városa az ott működő kapucinusokról kapta a nevét. A rend női ága a XV. században jött létre. A kapucinus apácák teljes szegénységben élnek, fő tevékenységeik a zso-



LÁNGOLÓ GÓTIKA

SIENAI SZENT BERNÁT VÁROSA FŐTERÉN PRÉDIKÁL.



lozsma, az elmélkedés és a munka. A ferencesek a jámborság tekintetében a ciszterciát követőinek tekinthetők és kormányzatukban is átvették az előbbieket központosított irányító és ellenőrző rendszerét. Fő központjaik a XIII. század elején Párizs és Bologna, mely városok a nemzetközi egyetemekről és a skolasztikáról voltak híresek. A tudományok ezen új központjai átvették a monostorok kultúráközvetítő szerepét. 1217 és 1230 között a ferences kolostorok száma megduplázódott. A rend történetében a legfontosabb probléma a szegénység elvének és gyakorlatának összeegyeztetése volt. Megoldásként azt a döntést hozták, hogy jövedelmet hozó vagyonuk ne lehessen, de bevételt jelenthettek az adományok és a végrendeletek. A megélhetést a rend tulajdonában lévő kisbirtokok szolgáltatták.

Fontosnak tartották a tanulást, a nemesek és tanult emberek belépését örömmel fogadták. 1260-ban a ferencesek egyetemes káptalana úgy határozott, hogy a rend minden tartományából évente két barát ingyen mehet tanulni a párizsi egyetemre. Ebben az időben a ferencesek és a dominikánusok az egyetemi létszámnak több mint a tizedét tették ki. A testvérek megújították a teológiai tudományok területét.

## Ferences rend a kora újkori Magyarországon

A ferencesek a kora újkori Magyarországon két rendtartományt hoztak létre, melyeket később nevük alapján mariánusnak és salvatoriánusnak neveztek.

A mariánus ferencrendűek tartománya 1229-ben jött létre Magyarországon. Az első állomás Győrben létesült, ahol Szent Erzsébet tiszteletére templomot emeltek. Később Pécsen és a Szerémségben is voltak állomások. 1238-tól Magyarország külön tartomány, Provincia Hungariae néven. Az 1240-es évek végére a testvérek nagyjából művelt papokból álltak. A világi papság azonban nem örült a testvérek jelenlétének. Az ezt követő években, évtizedekben elterjedt a plébániákon a testvérek üldözése. 1245-ben IV. Ince bullát adott ki a védelmükre és ezzel a feladattal az esztergomi és a kalocsai érseket, valamint a zágrábi püspököt bízta meg. 1265-ben IV. Kelemen már kiközösítéssel fenyegette a ferencesek üldözőit. A rend a megpróbáltatások ellenére dinamikusan fejlődött. Magyarországon is kialakult a szervezet alkotmányos rendje: a tartomány élén a provincialis állt. Fontos szerepet töltött be a capitulum provinciale, a közgyűlés, melyen a discretusok, tehát a kolostorok választottai vettek részt. Hatalmas patrónusuk IV. Béla ki-



SZENT FERENCET ÁBRÁZOLÓ XIII. SZÁZADI TÁBLAKÉP. A SZENT FIGURÁJA MELLETT AZ ÉLETÉBŐL VETT JELENTEKET LÁTHATUNK, MELYEK KÉPEKBEN BESZÉLIK EL TÖRTÉNETÉT AZ AKKOR MÉG JAVARÉSzt ÍRÁSTUDATLAN KÖZÖNSÉG SZÁMÁRA.

rály volt. 1263. augusztus 3-án, mikor a király fiával, V. Istvánnal első ízben kibékült, négy ferencrendű volt mellette, bizonyára azért, hogy a felindult idős uralkodót békétűrésre, engedékenységre bírja. Nem véletlen, hogy a ferencesek annyira ragaszkodtak IV. Béla emlékéhez. Ezért még a nagyhatalmú esztergomi érsekkel szemben is érvényt szereztek a király végakaratainak, hogy testét a ferences esztergomi egyházban helyezték végső nyugalomra, bár ezért az apostoli széki kellett fellebbezniük. Megőrizték IV. Béla emlékét azzal is, hogy a király alakját a provinciai pecsétjébe is belevették. 1270-ben már 54 kolostor volt Magyarországon. A testvérek térítő tevékenységet folytattak, komoly lépéseket tettek a kunok és tatárok megtérítése érdekében. 1280–1301 között a rend belső és külső alkotmánya kiépült, illetve megerősödött.

1301–1382 a rend fénykorának tekinthető. 1316-ra a ferencesek nyolc őrséget hoztak létre. I. Lajos királyunkat Laczkfy Dénes szerzetes nevelte. A testvérek nevéhez fűződik az 1348-as kun térítés újabb hulláma is. A XIV. századi Európát megrázta az 1378-as nyugati egyházszakadás, amikor a ferencesek generálisa, Rossi elpártolt a pápától és több kardinálissal összefogva ellenpápát választottak. Többek között ezért nem támogatta a rendet Zsigmond király. 1440–1517 a mariánus ferencesek történetében a küzdelem korszaka. Küzdeniük kellett a salvatoriánus testvéreik, az ellanyhulás és a belviszályok ellen. I. Ulászló és Erzsébet királyné harcai elpusztítanak több kolostort (keszthelyi, nagykanizsai, nyitrai). A mariánusok 1320–1440 között kényelemre tettek szert. Szegények voltak ugyan, de nem láttak szükségét. 1443-ban a pápa követé, Julian kardinális több kolostort a salvatoriánusoknak adatott át, a budait, a szegedit, a pestit és a marosvásárhelyit. Ezt a rendeletet 1444-ben a pápa is megerősítette. Ennek ellenére a mariánusok a szegedi kolostort nem adták át. Az ezt követő években Hunyadi János, a salvatoriánusok patrónusa nyomására 1448-ban újabb kolostorokat kellett átadniuk.

Az 1440–1450 közötti időszakot gyors provinciálisváltások, zűrzavar és jelentős tekintélyvesztés jellemzik. A tekintélyvesztés több okra vezethető vissza. A mariánusoknál nem csak a kolostornak, hanem a testvéreknek is volt magánvagyonuk. Ezt 1450 után próbálják megszüntetni. Gyakori volt a testvérek vendégeskedése főúri házaknál, mely lazította a szerzetesi fegyelmet. Világiak és nők kolostorba való bejárása mindennapos volt, ami okot adott rosszindulatú pletykákra. A fenti okok miatt a fegyelem meglazulása ellen Igali provinciális lépett fel meglehetősen markánsan. Az 1454-es közgyűlés szigorú szabályokat hozott. Ezután csak előírászerű ruházatot volt szabad viselni, hogy a vagyoni különbségek ne legyenek szemmel láthatóak. A testvéreknek ezután kötelező volt tanulni. A gyakori vendégeskedések megakadályozására kijárási tilalom volt érvényben. A közgyűlés határozatainak értelmében elterjedt ezután az engedetlenek tömlöccel büntetése.

1466-ban a szécsényi kolostort veszik el tőlük. Ezt a pápa 1469-ben visszaadja nekik. Ennek ellenére Ország Mihály nem szolgáltatja vissza a kolostort, ehelyett a debrecenit kapják meg. Hosszú viszálykodás után 1492-ben kiegyeznek a salvatoriánusokkal. A kiegyezés értelmében a salvatoriánusok Szegeden, az alsóvárosban új kolostort építenek. A meg egyezés kimondta, hogy a két rend tisztelje és dicsérje egymást, a mariánusok hagyjanak fel a mozgalommal, hogy a két szerzet egyesüljön, valamint hogy mindkét szerzet az egész országban szedhet alamizsnát. A testvérek ezután csak az előjárók engedélyével mehetnek egyik provinciából a másikba. 1495-ben kimondták, hogy ne legyen két kolostor egy városban, kivéve a már meglévőket (pl.: Szeged). Az 1508-as gyűlés újabb határozatokat hozott. A rend bünteti a részegséget és azt, ha valamelyik testvér pénzt tart magánál. A határozat



értelmében minden szerzetesnek segíteni kell a lázongó testvérek megfékezésénél. Ezen túl tilos volt harmadrendű apácák házába menni. A rend ezután szigorúan bünteti a tisztátalanságot, és nagy figyelmet fordít a növendékek nevelésére. Ezen túl tilos a káromkodás és tilos az étkezés az előírtakon túl. Rendkívül fontos döntés, hogy a szerzetesek elhelyezését a provinciális határozza meg.

Az 1517–1606 közötti időszak a rend mélypontra zuhanása. 1529-ben Szulejmán hadjárata elpusztítja az óbudai és a kismartoni kolostort. Bár 1533-ban Nagyváradon felállítják a hittudományi főiskolát, a rend tovább hanyatlik. Kevés az alkalmas testvér, szellemi és erkölcsi romlás veszi kezdetét. A fegyelem felbomlott és a fiatalok nem jöttek a rendbe. Az 1535-ös segédsdi gyűlés kétségbeesett intézkedéseket hoz a további hanyatlás elkerülése érdekében, bár nem sok sikerrel. 1541 után sok kolostort vesztenek el. 1551–1552 telén Fráter György meggyilkolása után elűzik őket Erdély nagyobb városaiból. 1556-ra az összes kelet-magyarországi kolostort elveszítik. A nyitrai és győri kolostor pusztulása után 1594-re az egész ország területén csupán négy kolostoruk marad: Szeged, Gyöngyös, Szokolca és Csíksomlyó.

1606-ban a két magyarországi rendtartomány egyesül a toledói zsinat határozata szerint. 1606-tól megkísérlik a régi kolostorokat visszaszerezni és újakat is építenek. 1640-re a kolostorok száma húszra nő. A rend sokat köszönhet Pázmány Péternek, aki pénzt és fáradságot nem sajnálva támogatja őket. 1655-ben a szlavóniai kolostorok elszakadnak a magyarországi rendtartománytól, és külön őrséget alapítanak. A ferencesek ebben az időben obszerváns és ún. reformata ágra váltak szét. A mariánus rendtartomány 1659-ben a református ághoz csatlakozik, így kevésbé van kitéve az idegen befolyásnak. Ennek ellenére 1667-ben a felső-németországi biztos alá rendelik a rendtartományt.

A török veszély elmúltával ismét kiéleződik a vita a mariánusok és a salvatoriánusok között. 1689-ben Lazari Antal biztost bízzák meg a testvérek kibékítésével, s teljhatalommal ruházzák fel. Az ő döntése szerint a Szokolca-Nyitra-Vác vonaltól délre mariánus, északra pedig salvatoriánus kolostoroknak kell lenniük. Ez a rendelet az ún. Decretum Lazarianum, mely végül pontot tett a hosszú viszály végére.

A *salvatorianus* rendtartomány 1339-ben alakult meg, kezdetben Boszniában működtek. Az első kapcsolata Magyarországgal a diakói kolostor volt. Nevüket az üdvözítő (Salvator) kinszenvedéseiről kapták, melynek jelét a címerükbe vészték. 1365-ben I. Lajos király létrehozta a bolgár bántiságot, ahol a salvatoriánusok térítenek. Öt kolostort hoztak létre, melynek élén a kevei és a bolgár őr állt. A bántiság 1369-ben megszűnt és a testvérek az Al-Duna mentén telepedtek le Krassó és Temes megyében. Oláhokat és bolgárokat térítettek, megtanulták a lakosok nyelvét és e szerint tartottak miséket. 1384-re megalakul a magyarországi rendtartomány. Fontos megemlíteni a salvatoriánusokkal kapcsolatban, hogy nem fekete volt a kázmájuk, mint a mariánusoknak, hanem szürke. Ezért a nép „cseri barátoknak” hívta őket. Zsigmond ideje alatt a kolostorok gyorsan szaporodtak, mivel az uralkodó őket részesítette előnyben a mariánusokkal szemben. A szerzet négy „oszlopa” Szent Bernardin, Kapisztrán Szent János, Ferteani Albert és Márkai Jakab volt.

Márkai Jakab boszniai vicarius nevét azért érdemes kiemelni, mert később Magyarország hitvizsgálója lett. Főleg a huszita eretnokség követőit téríti. A salvatoriánusok jelentős szerepet vállaltak a husziták elleni harcban, főleg Erdélyben térítenek és prédikálnak ellenük. Fontos megemlíteni, hogy a török elleni seregek lelkipásztorai voltak. Jelentős eredményeket értek el a hittudományok művelése terén is. 1424-ben a magyarországi rendtartomány elszakad a boszniaitól. Ebben az időben a salvatoriánusok legfőbb támogatója

Hunyadi János szőrényi bán és Széchy Dénes esztergomi érsek. Hunyadi nevéhez kötődik a híres csíksomlyói kolostor építése, melyet IV. Jenő pápa is jelentősen támogatott. A salvatoriánusoknak kedvezett Caesarini Julian pápai legátus 1444-es látogatása is. 1445-től harmadrendű társulatokat is létrehoztak a pápa engedélyével. 1448-tól véglegesen elszakadnak Boszniától. Az új, magyarországi vicaria határai a Szávától a Kárpátokig, illetve délre a Fekete-tengerig értek. Neve (1523-ig) Familia Fratrum Minorum de observantia volt. Az új szervezet ugyanazokkal a kiváltságokkal rendelkezett, mint a boszniai vicaria.

1448-ra kész lett a csíksomlyói kolostor. 1455-ben Magyarországra érkezett Kapisztrán János, aki az erdélyi görögkeletiek térítésére tett kísérletet, valamint a keresztes hadjáratot szervezte és vezette, mint pápai legátus. 1461-ben a salvatoriánusok Moldvába indultak téríteni és az ottani magyarok lelki gondozását vállalták magukra. Ebben az időszakban (1448–1517) legjelentősebb támogatóik Mátyás király és Beatrix, valamint II. Ulászló és Bakócz Tamás esztergomi érsek. 1495-ben kiegyezett a mariánus és a salvatoriánus szerzet. A mariánusok lemondtak régi tervükről, a két rendtartomány egyesítéséről, mely a salvatoriánusok beolvasztásával lett volna egyenrangú. A kiegyezést követte az 1505-ös budai egyetemes közgyűlés, mely a szegénység megtartásáról határozott. 1514-ben Bakócz Tamás meghirdette a keresztes hadjáratot. Ennek hatása a magyar és a bosnyák–horvát rendtartomány elhidegüléséhez vezetett. A Dózsa György vezette parasztháború során a ferencesek aktív szerepet vállaltak a parasztseregben. Többen a rendből magas posztot töltöttek be Dózsa seregében, pl. a sokat emlegetett Lőrinc pap. 1517-ben Rómában megváltoztatták a rend szabályait. A szigorító intézkedések hatására az ún. ingatlanos kolostorok kiválnak. A vezető ezután nem helytartó, hanem minister provincialis, azaz a rendtartomány szolgája.



Az 1517–1605 közé eső időszak a hanyatlás kora. 1517-ben 1500 testvér élt 70 kolostorban, 1605-ben azonban csupán harminc testvér volt öt kolostorban. 1523 fontos fordulóponthoz jutott a ferencesek életében. Ekkor minden magyarországi testvér obszerváns lett. A volt ingatlanosokat ekkortól nevezték mariánusoknak, míg az ingatlannal régebben sem rendelkezők felvették a salvatoriánus nevet. Mindkét szerzet elnevezése igen megtisztelő volt. Ezután minden konventnek választania kellett egy gondviselőt. 1526-ban a törökök végigrazolták a kolostorokat, de talán még a török pusztításnál is nagyobb kárt okoz a testvéreknek a protestantizmus rohamos terjedése. 1541-ben Buda elestével elvesztik a budai kolostort. Ezután a hódoltsági területről Erdélybe húzódnak, ahol Fráter György haláláig megvédi őket. 1581 a mélypont a ferencesek történetében, csupán négy kolostoruk maradt: a szegedi, a gyöngyösi, a szakolcai és a csíksomlyói. A közgyűlés az állapotot figyelembe véve úgy határozott, hogy a rend tanulóit más szerzetesrendek iskoláiba küldi. Ekkoriban kerültek előtérbe a jezsuita iskolák. Ez a közgyűlés határoz arról is, hogy minden kolostornak legyen könyvtára. A szegedi és a szakolcai testvérek hatalmas érdeme, hogy keserves helyzetük ellenére ellátták a hódoltságban élő hívek lelki gondozását. 1604–1605-ben Bocskai seregének dúlásai miatt el kell hagyniuk Szakolcát. 1606-ban a toledói zsinat egyesíti őket a mariánusokkal az ő megkérdésük nélkül. Erre válaszul az 1622-es közgyűlésen elfogadják a szigorúbb (református) szabályokat és ezzel fölöttük megszűnik a külföldi ellenőrzés. 1640-ben Csíksomlyó önálló őrséggé vált. 1686-tól az ország felszabadulása után visszafoglalták kolostoraikat és újakat is hoztak létre. Fellendült az élet a kultúra terén is, sok növendék magasabb fokú oktatásban részesült. A mariánusoknál már említett 1689-es Decretum



Lazarianum után a salvatorianus területeken a szlovákok lettek túlsúlyban. A rend jelentős személyiségei a korban Bárkányi János és Andrassy Miklós voltak. A Rákóczi-szabadságharc idején a fejedelem emberei elpusztítanak több konventet. A kor megújító törekvéseinek nagy eredménye, hogy már megengedték nekik a plébániák működtetését és az iskola-rendszer is mindenütt helyreállt.

## A ferences kolostorok élete és kultúrája

A testvérek szigorú napirend szerint éltek, hetente háromszor kötelező volt az ostromlás. Az 1629-es szigorúbb rendtartás szerint éjfélkor keltek és elmondták a hajnali zsoltosmát. Aludni nyáron este hét órakor, télen fél nyolckor tértek. Sokat utaztak, nagy gondot fordítottak az énekekre és az orgonálásra. A csíksömlyői Kájoni János is híres volt ebben való jártasságáról. A renden belül kisebb társulatok jöttek létre, mint a Szent Antal vagy kordás társaság. Legfontosabb tevékenységük az igchirdetés volt. A ferencesek műveltek voltak és általában jó szónokok. Velük még a hitújítók sem tudtak versenyezni. A hódoltsági területeken még a török is megtűrte őket, a világi papok menekülése után ők tartották a lelket a népben, vigasztaltak és tanítottak.

1616-ban két rendes iskola jött létre, az egyik Gyöngyösön a magyarok számára, a másik Szokolcán a szlovákok részére. 1662-ben hittudományi iskolát alapítottak Galgócon, 1665-ben pedig Kassán, ez utóbbi nagyon híres volt. Ezeken kívül bölcséleti iskolákat és rövid ideig gimnáziumokat tartottak fenn. A kolostori iskolák közül kiemelkedik Csíksömlyő, mint az erdélyi katolikus oktatás egyik őrhelye. A rend tehetséges diákjait Rómába küldték tanulni, ez nagy megtiszteltetésnek számított.

A ferencesek, akárcsak a jezsuiták, oktatásukról is híresek. Iskoláikba világi ifjak is bejárhattak. Minden provinciának joga volt évente két ifjút ingyenesen Párizsba vagy Rómába küldeni, tanulni. A provincia természetesen több diákot is küldhetett, de ennek költségeit nekik kellett állniuk. A testvérek a magyarok tanítása közben lassan magyarul kezdték írni, és ezzel a magyar nyelvű irodalom munkásai lettek.

A legnagyobb hatású ferences irodalmárok közé tartozott Márk atya és Kétyi vagy Egri János az 1340-es, 1350-es években, akik krónikáit forrásként használta fel Thuróczy János; Erdélyi János, szintén a XIV. században működött, munkáját ma a vatikáni könyvtárban őrzik; Szalkai Balázs, aki a XV. század első negyedében megírja a rendtartománya történetét ill. Esztergomi Mihály rendtörténetíró. Mind közül a legismertebb Temesvári Pelbárt és Laskai Osvát. Temesvári a XV. század végén élt, a ferencesek egyik legnagyobb hatású írója. Főműve a *Stellarium coronae benedictae Mariae virginis* (Az áldott Szűz Mária koronájának tizenkét csillaga). Ezután főleg szentbeszédeket írt. Ezeket a műveket sorra ki is nyomtatták és hatalmas népszerűsége tettek szert. Húsz év alatt 19-21(!) nyomtatást értek meg!

Laskai Osvát többszöri provinciális Kapisztrán Szent János életútját írja meg, Temesvári Pelbárt tanítványa. Nevéhez fűződik a Biga Salutis (Üdvösség szekere) című két kötetes adatgyűjtemény. 1497–1501 között ő állítja össze a ferencesek szabályrendszerét és többek között a hitvédő beszédek gyűjteményét. Ezek szinte kivétel nélkül gyakorlati művek voltak. A XVI. században főleg rendtörténetet írnak, szabályokat és beszédgyűjteményeket. Fő cél a hittudósítás és a történetírás. A sokat író testvérek főleg salvatorianusok voltak. A XVI. század a hitújítás és a vitairatok kora. Kiemelkedő jelentőségű a vitairatok és

magyarázatok terén Szegedi Gergely mariánus és Nádasdi Bálint salvatoriánus testvér. A XVII. században már magyarul írnak, a latin nyelvű írások szinte kivétel nélkül csak társaiknak szólnak. Ez a század az imádságos könyvek és a vallásos irodalom kora. Ebben az időben szentbeszédek és vallási énekeket fordítottak.

Az első ferences szépirodalmi emlékek a *gyulafehérvári glosszák*. A szerzetesek főleg a Klára-szűzek és a beginák részére írtak magyar nyelvű szövegeket, mert ők nem tudtak latinul. A legrégebb magyar könyv az Ehrenfeld-kódex, mely Szent Ferenc életéről szól (1380 körül keletkezett szöveg, amit 1430-ban másoltak át a ma is meglévő Ehrenfeld-kódexbe.) Fontos forrás a Guary- és a Virginia-kódex, az utóbbit egy óbudai kláraszűz másolta le a maga könyvébe 1500 körül. Az írás a lelkiismeret vizsgálatáról szól, egy részét Pisai Bertalan Liber Conformitatum című művéből másolták. Meg kell említenünk a Nádor-, a Simor- és a Nagyszombati-kódexet, mindhármát egy szerző írta. Fontos nyelvemlékünk a Debreceni-kódex, mely szintén Klára-szűzeknek íródott. Mária hét örömről van szó benne, ezen felül pedig életrajzokat és elmélkedéseket tartalmaz. Az előbb felsorolt négy kódex négy különböző kolostor számára íródott, tartalmilag fedik egymást. A Lobkovic-kódex sok helyről összeszedetett kézirat, az ember három főellenségéről szól. A Vitkovics-kódex másolatban, a Kazinczy-kódex pedig két részben maradt ránk. Az erdélyi beginák három kódexet mentettek meg: a Telekit, a Székelyudvarhelyit (a második legfontosabb erdélyi nyelvemlék, Nyújtódi András saját húgának írt részletei nagyon fontosak számunkra) és a Lázár-Zelma-kódexet. Természetesen ezek a kódexek csak töredékei a kor írott anyagának. Azt mutatják meg, hogy a mohácsi vész és a hitújítás egy szépen fejlődő épületes irodalmat tört derékba. Ennek az irodalomnak a többi, a magyar nyelv történetének és irodalmának szempontjából talán legértékesebb gyümölcssei végleg megsemmisültek. Éppen a legmagyarabb, legrégebb kolostoroknak a könyvei hiányoznak.

Szent Ferenc szerzetének magyar hajtása adta hazánkban az első névleg ismert magyar költőket is. A XVI. század két legnagyobb ferences költője Vásárhelyi András, akit 1533-ban öltek meg a törökök és Csáti Demeter (Vásárhelyi kortársa), akinek kiemelkedő alkotásai az 1526-ban írt hazafias versek. Ők kezdték el megírni az első magyar tudományos szótárát, bár nem fejezhették be. Nagyon fontos munka a korban az Atyai Péter által írt gyöngyösi latin–magyar szótártöredék. Ezt a művet a Chatoliconnal összekötve 1487-ben Velencében nyomtatták ki. A rend ezután hatvan évig nem tudta folytatni tudományos tevékenységét, hiszen fennmaradásáért kellett küzdenie.

A XVII. században több kiemelkedő egyéniség volt a testvérek között. Kopcsányi Pap Márton nevéhez evangéliumok és episztolák fűződnek, valamint egy keresztény imádságos könyvecskét írt. Az előbb felsorolt műveket 1616-ban nyomtatták ki. Dúsi Jakab volt a magyar egyházi énekek összegyűjtője. Sok éneket fordított le latinból. Károni János csíksomlyói barát volt talán a kor legkiemelkedőbb alakja. Énekszerző és énekeskönyv szerkesztő. 1676-ban kinyomtatja a Cancionale Chatolicum című énekes könyvet. Nevéhez fűződik az önálló erdélyi custodia történetének megírása az ún. Fekete könyvben. Fontos munkája még az Aranyosház imádságoskönyv és a magyar fűvészkönyv összeállítása 1656-ban. Az obszervánsok rendtörténetének megírását helytelenül Szalkai Balázs nevéhez szokták kötni. Szalkai a boszniai vicariusok listáját állította össze, ennek alapján írt egy ismeretlen szerző rendtörténetet valószínűleg Laskai Osvát felkérésére. Ez a mű kapcsolódik és kiter a magyar történelemre, bár az író többször hibázik. Tartalmazza Laskai Osvát műveinek jegyzékét is. A rend feladatai közé tartozott akkoriban az eretnekek és a görögkeletiek térítése. A feren-



cesek ezáltal az Anjou-ház balkáni politikát szolgálták ki. A XV. század végén indult meg a rendszeres rendi iskolázás. Ennek célja a gyóntatók és prédikátorok képzése volt. A szerzetesek nemzeti dicsőséget és értékeket, valamint szent magatartásformát hirdettek. Komoly lépéseket tettek a magyar irodalom kialakulása terén. A XVI. század két kiemelkedő alakja Temesvári Pelbárt és Laskai Osvát obszerváns testvérek. Ők főleg beszédminta gyűjteményeket dolgoztak ki. A ferencesek rendszeresen tanultak és foglalkoztak a rendtagok tanításával. A fiatalokat 14, 16 és 18 éves kortól vették fel a rendbe.

### Könyvtárjegyzékek

- Szokolca 1662,
- Szeged 1849,
- Csíksomlyó 1727 és 1734 (Tudomásunk van XVII. századi jegyzékről is, de nem ismerjük.)
- Gyöngyös 1620/30-as évek,
- Németújvár 1644 (A néhai Batthyány-birtok jelenleg Ausztria területén helyezkedik el, Batthyány Ádám rekatolizált, és behívta a ferenceseket.)

A katalógusok alapján az állomány főleg beszédgyűjteményekből, bibliakommentárok-ból és vitairatokból állt. A könyvtárban található művek többsége gyakorlati célt szolgált. A prédikációkra és a protestánsokkal való vitára készítette fel a testvéreket.

A barátok nagy gondot fordítottak a tanulásra. 1454 után négy kolostorban volt iskola és évente két-két testvért küldtek tanulni külföldre. Esztergomban, majd Nagyváradon főiskolát hoztak létre. A tanulók kedvezményként külön szobát kaptak és tanulmányaik idejére a zsolozsma, valamint a munka alól fel voltak mentve. A kedvezmények lényegében azt a célt szolgálták, hogy a tanulók minden idejüket a tanulásnak szenteljék. A ferenceseket önállóság és kulturális függetlenség jellemezte. A rend óriási érdeme, hogy a kódexekben leírtak lehetővé tették a hit személyesség válságát egyéni elmélkedés útján.

## A rend további története vázlatosan

A jozefinizmus egy részüket elűzte, kolostoraik egy részét bezáratta, a búcsúhelyeket betiltotta. 1897-ben öt provinciával rendelkeztek (mariánus, salvatoriánus, kapisztránus, Szent István és Szent László). Fontos megemlíteni, hogy 1922-ben a kapisztránusok vállalták el az USA-ba vándorolt magyarok lelki gondozását. A rendet megrázta az 1950-es feloszlási és államosítási hullám, mely könyvtáraikat is érintette, de mint a rend más nehéz időszakait, ezt is átvészelték és jelenleg is jelentős szerepet vállalnak a magyarországi hitéletben.

### FELHASZNÁLT IRODALOM

KARÁCSONYI JÁNOS: *Szt. Ferencz rendjének története Magyarországon 1711-ig*. I–II. kötet.

Budapest, 1922–1924, Magyar Tudományos Akadémia.

FÜGEDI ERIK: *Kolduló barátok, polgárok, nemesek*. Budapest, 1981, Magvető.

MADAS EDIT – MONOK ISTVÁN: *A könyvkultúra Magyarországon a kezdetektől 1730-ig*. Budapest, 1998, Balassi Kiadó.

MÁLYUSZ ELEMÉR: *Egyházi társadalom a középkori Magyarországon*. Budapest, 1971, Akadémiai Kiadó.

SOUTHERN, W. R.: *A nyugati társadalom és az egyház a középkorban*. Budapest, 1987.

TARNAI ANDOR: „A magyar nyelvet írni kezdik”: *irodalmi gondolkodás a középkori Magyarországon*. Budapest, 1984, Akadémiai Kiadó.

SZÜCS JENŐ: *Nemzet és történelem*. Budapest, 1974, Gondolat

GECSE GUSZTÁV: *A szerzetesség története*. Budapest, 1995, Seneca.

PÁL JÓZSEF: *Ferences harmadik rend Szegeden (1919–1944)*. Budapest, 1996.

KÁJONI JÁNOS: *Fekete könyv: az erdélyi ferences kusstódia története*. Szeged, 1991, Scriptum Kft.

## M E S S Z E L Á T Ó

RÓNYAI LÁSZLÓ

# Lusitania, a végzetes hajó



Cikkem témája a Lusitania nevű utas szállító luxushajó, melyet a történelemben sajnos nemcsak az általa lebonyolított fantasztikus utazások tettek világhírűvé, hanem tragikus módon szaporította az első világháborút övező talányokat. Nevének eredete az ókorig nyúl vissza: Hispania egyik részét hívták így, ami körülbelül a mai Portugáliának felel meg. Hosszúsága 787 láb (1 láb = 30,48 cm), szélessége 87 láb. Sebessége maximum 25 csomó. Szállítható utaslétszám: 563 fő az első emeleten, 464 a másodikon, és 1138 a harmadikon. A motort gőzturbinák hajtották, 4 db hajócsavar vitte előre a hajót. Gyártója a John Brown and Company Limited, Clydebank, Skócia. A Lusitania megépítése bizonyos értelemben J. P. Morgan elhatározása volt, akinek az volt a célja, hogy monopolhelyzetet teremtsen a transzatlantikus hajóüzletben, ami IMM (International Mercantile Marine: Nemzetközi Kereskedelmi Hajózás) néven ismert. A vállalat két hajót gyártott le: a Lusitaniát és a Maure-

taniát, és az előbbi hamarabb került ki. Ez az első legnagyobb hajó, mely gőzturbinával haladt előre, igaz már előtte is voltak hajók, melyek turbinákat használtak, de nem ilyen nagyságban. Ezen kívül abban is első volt, hogy ez volt az a hajó, ami felülmúlta a 40 ezer tonnát. Négy kéménykürtőt helyeztek el rajta, az utasoknak összesen hét fedélzet állt rendelkezésre élvezni a hajó által nyújtott luxust. A berendezés és a bútorok fényűzőek voltak. A hajófedélzetre rakták az első osztály társalgóját. Berendezése XVIII. századi hangulatot idéz, sárga és zöld színeket használva, mahagóni lambériával. A tetején egy festett, áttetsző üvegtetőablakot helyeztek el, valamint hosszában egy kandeló állt. A vakolat hihetetlen kivitelezésű, minden egyes helysége csodálatosan lakkozott. Az egész a királyi palota bálterméhez hasonlított, a francia királyi pompát tükrözte. Az erkély tetején egy dóm található, amin a Cherubim által készített, négy évszakit bemutató metszet látható.



A hálólhelyek szintén szépen rendezettek. A Lusitania hat állandó méretű kabinnal rendelkezett, aminek három szobája volt belül. Volt még ezen kívül „királyi szállója” – Regal Suites, aminek kettő hálója, egy nappalija, ebédlője, saját fürdőszobával, mosdóval és tálalólhelységgel rendelkezett.

A szobák díszítésére megint más korszakstílust alkalmaztak. Legtöbbjük francia alapú, hasonlít a versaillesi palotáéra. Azt a benyomást keltik, hogy minden egyes szoba különböző stílusú és egyedi. A harmadik osztályú kabinok elektromosan világítottak és fűtöttek, ami jelentős előrelépés az előző óceánjárókhoz képest. A takarókat a lopások ellen, és hogy a cég rangját jelezzék, Cunard jelvényekkel díszítették.

A fényűzés egyéb jeleit is tapasztalhatjuk: az első osztályon lift, dupla vastagságú ajtók, hogy a meleget benntartsák a helységekben, olvasószobák és a hajófedélzeten a tornác-kávézó. A harmadosztályú ebédlők a korszak legnagyobb ilyen jellegű termei voltak. Hatalmas oszlopokat helyeztek el benne, hogy a stabilitását megtartsák.

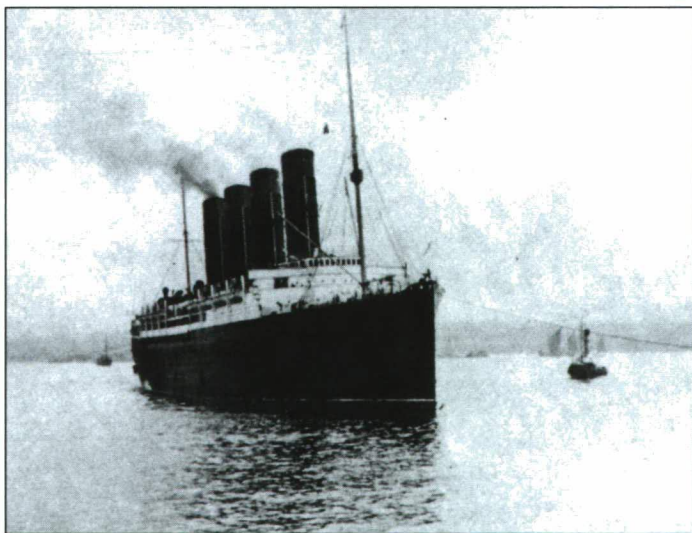
A dohányzó nélkülözhetetlennek számított. Elsősorban az úriemberek használták, mikor ebéd után egy-két adag dohány elfüstölése mellett a hasonló helyzetű utasokkal megvitaták a világpolitikát, az üzleti- és a társasági élet fő dolgait. E terem tetején is boltívezett üveg tetőablakot helyeztek el.

Külön társalgót is építettek a hajófedélzetre, bútorzata Lajos király francia stílusára emlékeztetett. A különböző zöld és rózsá árnyalatok a selyemfa bútorzatot dicsérik. Azt lehet el-

mondani, hogy a Cunard Line politikája az volt, hogy egyik osztály utasai se szégyenkezzenek a körülmények miatt, a szobáikra büszkék legyenek.

Amikor a hajó kikerült a gyárból, 1906. június 7-én megtartották az első próbautat. Egyetlen egy probléma merült fel: mikor teljes sebességgel haladtak, a hajófar hevesen rázkódott. A javítások során teljesen szétszedték a hajófart és stabilizátorokat, alátámasztásokat raktak be, hogy kijavítsák a hibát. A sebesség fokozására tett erőfeszítések is több próbát állították a mérnökök elé: még 1903 szeptemberében a Cunard igazgatója gyakorlott mérnökök bizottságában elnökölt, és a következő év tavaszára döntöttek el, hogy gőzturbinákat alkalmaznak, majd 1905 májusában kezdték építeni. 1908 júniusában a régi hajópropellereket egy újabb konstrukcióra cserélték le, és novemberben kinevezték a hajó kapitányának William Turnert.

1914 márciusában a Lusitania megdöntötte korábbi sebességi rekordját a New Yorkból Liverpoolba tartó útja során, elérte a 25 csomót és ezzel elnyerte a Kék Szala-



A LUXUSHAJÓ BEFUT LIVERPOOL KIKÖTŐJÉBE

got. A háború kitörése a hajózási szabályokat is megváltoztatta. Októberben két útja volt a hajónak, majd havonként közlekedett ezen az útvonalon, később takarékosági okokból hat kazánt lezártak és a maximális sebességet 21 csomóra csökkentették.

1915. január 16-án a Lusitania egy nemzetközi incidenst oldott meg. Queens-town felé haladt és a kapitány – félve a torpedótámadás eshetőségétől – felhívatta az USA nemzeti lobogóját. Az incidensből világszenzáció lett a sajtóban – szinte előre vetítette az eset a tragédiát. 1915 áprilisában a német követség Washingtonba figyelmeztetőt küldött újságokon keresztül, hogy az utasok saját felelősségükre utaznak a szövetséges hajóikon.

A végzetes útra 1915. május 1-jén indultak New Yorkból William Turner irányításával, 1959 utassal a fedélzetén. A pogy-



TURNER KAPITÁNY, A LUSITANIA PARANCSNOKA

gyász élelmiszerekből, fémrudakból, tölténydobozokból és hüvelyekből állt, bár a pontos összetétele azóta is viták tárgyát képezi. Az összes rakomány súlya 173 tonnát nyomott, a hajó összsúlya 32 ezer tonnát nyomott.

Május 7-én veszélyes helyre ért a hajó, olyan helyre, ahol ellenséges tengeralattjárók előfordulhattak. A kapitány óvintézkedéseket adott ki: az összes mentőcsónakot készenlétbe helyeztette, minden keresztválaszfal ajtaját becsukatta, őrtoronyba kettős megfigyelést kért, a gőznyomást magasan tartotta, hogy vész esetén a lehető legnagyobb sebességgel tudjon haladni. Reggel 8 órakor a sebességet csökkentették 18 csomóra, hogy biztonságosan érkezzen majd meg a liverpooli külső gátakhoz, valamint a másnapi hajnali dagályt elérjék. Írország déli partjainál, Merseynél az angol Admirális arra kérte a Lusitania kapitányát, hogy kerülje el a helyet, mert nincs szükségük egy felfegyverzett kereskedelmi cirkálóra, de viszonzásképpen arra utasították, hogy maradjon Liverpoolnál, míg az ügyet elintézik, és az elvonulásukkor a cikkcakk kitérő válasz módszerével hajózzanak, rendellenes szünetekkel változtasson útirányt, hogy összezavarja az U-bootokat. A hajó legénysége a javaslatot elutasította. A németek folyamatosan elsüllyesztéssel fenyegették a hajót, és azzal mentegetőztek, hogy az ellenség háborús célú támogatását előzik meg.

A hajó május 7-én fél egy után Old Head of Kinsale látótávolságába került, egyenletes iramban haladt, egy személyzetis négy pontos helymeghatározást kezdett készíteni 1 óra 50 perckor, amelyet sohasem fejezett be...

Két óra körül az utasok befejezték az ebédjüket, a hajó már 10-15 mérföldre tartózkodott Kinsale-től, tiszta időben, nyugodt vízen haladt. 2 óra 15 perckor Turner kapitány a másodkapitány kiáltását hallotta: „Egy torpedó közeledik, uram!” Rögtön egy



hatalmas robbanás hallatszott a jobb oldalon, a 3. és 4. kémény között. (Állítólag a Lusitaniának egy olyan celláját találta el a torpedó, amelyben holland sajtókat és szöveteket szállítottak.) A következő pillanatban egy újabb robbanás történt, amiről akkor azt gondolták, hogy egy második torpedó, de ma úgy tartják, hogy belső robbanás volt: egy kazán robbanása lehetett. A kérdés nincs megnyugtatóan lezárva, de ez a legvalószínűbb variáció. A második robbanás begyűjtotta a széntárolókban a szénport, és félelmetesen meghimbálta a hajót. A fedélzeten azonnal pánik tört ki, megkezdődött a mentőcsónakok leengedése. Turner kapitány túlélte a robbanást, és azonnal parancsot adott a nők és gyerekek mentésére. Akadt néhány incidens a túlélők viselkedése miatt, valamint panasz arra, hogy hogyan engedték le a mentőcsónakokat, és a csónakok vezetőire a hiányosságaik miatt. A mentést nehezítette hogy a hajó belsejében percekben belül kialudt a világítás.

Először az orr-rész kezdett el süllyedni, majd a hajófar majdnem függőlegesen állt ki a vízből, csakúgy, mint ahogy Titanic három évvel korábban tette. A megsebzett Lusitania körülbelül húsz percen belül elsüllyedt, 1198 embert magával húzva a hullámsírba, közöttük 128 prominens amerikai.

Az egyik túlélő, *Leslie Morton* tengerész volt. Ő vette észre elsőként a torpedók közeledését, és ő az, aki továbbította a hírt a másodkapitánynak. Amikor a torpedók a hajóba csapódtak, a lába súlyosan megsérült, de gyorsan összeszedte magát és számos mentőcsónak leengedésében segédkezett. Ezután a tengerbe ugrott, egy gumi-



A LUSITANIA VÉGZETE: WALTER SCHWIEGER SORHAJÓHADNAGY, AZ U-20 NÉMET TENGERALATTJÁRÓ PARANCSNOKA

csónakhoz úszott és Joseph Parry segítségével még körülbelül 50 vagy 60 ember életét megmentették úgy, hogy a csónak borítóvásznát letépték, és a túlélőket behúzták a vízből. Morton és Perry néhány mérföldet eveztek, míg elértek egy halászbarkát, a túlélőket átrakták, majd visszafordultak a roncs helyszínéhez és újabb 20-30 emberrel tértek vissza.

A Lusitania és a Mauretania vált az óceánjárók etalonjává a Titanic után. Nincs kétség afelől, hogy a Lusitania elsüllyesztése az

I. világháború egyik legnagyobb tragédiája. A német tengeralattjáró kapitánya, *Walter Schwieger* – előzetes figyelmeztetés nélkül – megtorpedózta az óceánjárót. Az eset után az antant közvéleménye, sajtója és kormányai tömeggyilkossággal vádolták a német hadvezetést. Az USA hivatalosan ugyan még a semlegesség mellett foglalt állást; ennek ellenére jelentős fegyver- és robbanóanyagszállítmánnyal indult utolsó útjára a hajó, amiről az angol Admirális, és valószínű, hogy az USA elnöke, és az angol kormány is tudott. Lehet hogy az angol kormánykörök érdekeltek voltak elsüllyesztésében, ezzel remélve, hogy az USA szövetségesükként belép a háborúba? A kérdésre még valószínűleg sokáig nem kapunk hiteles választ, ha ugyan van megoldása ennek a rejtélynek.

#### ELEKTRONIKUS IRODALOM

[www.cgi.matav.hu/ilegeza](http://www.cgi.matav.hu/ilegeza)  
[www.cunardline.com](http://www.cunardline.com)  
[www.geocities.com/titanicandco/lusitania](http://www.geocities.com/titanicandco/lusitania)  
[www.greatship.net/lusitania](http://www.greatship.net/lusitania)  
[www.lusitania.net](http://www.lusitania.net)

BOGOS ORSOLYA

## Ízek az ókor Egyiptomából



Az ókori Egyiptom sok rejtélyt hagyott az utókorra. Sokat már megoldottak közülük, táplálkozásuknak pontos ismerete azonban nem tartozik ezek közé, bár külföldön egyre több irodalom jelenik meg a témában.

Fontos kiindulópont – mint Egyiptom esetében szinte mindig – a Nílus áradása. „Az egyiptomi évet maga a természet osztja három időszakra. Az első a vetés és fejlődés tartamára eső első négy hónap (november, december, január, február), a másik a gyűjtés ideje (március, április, május, június). Kiegészíti és befejezi az évet az áradás négy hónapja (július, augusztus, szeptember, október).”<sup>1</sup>

Nagyszerű forrásnak számít a Deir-el-Medinében található I. számú thébai sír egyik falfestménye. A sír tulajdonosa az I. Széthi (i. e. 1306–1290) idején élt Szenendzsem. A jelenetsorban ő és felesége, Ijnofreti levágja a termést, egy pár tarka tehénnel szánt, és a lent aratja.<sup>2</sup>

Az ókor élelmiszereit az áldozati listákról és az edényfeliratokról lehet leolvasni, különösen az elephantinei sírok leleteiről. Alapvető élelmiszernek minden időben a gabonafélék számítottak, főleg az alsóbb néprétegek számára, de sok zöldséget és egyéb növényt, gyümölcsöt is ettek. A gabonák esetleges hiánya – kis áradás vagy sáskajárás idején – nagy éhínségekhez vezetett, ezt pedig sokszor még a Nílus rengeteg halfajának fogyasztása sem tudta kompenzálni. Sőt a hal bizonyos körülmények közt tabunak számított.<sup>3</sup>

A szegényebbek mindennapjaiban legfőképpen a húselekek szorultak vissza, szá-

mukra a hús ünnepi eledelnek számított, a gazdagoknál mindennapi étel is lehetett. Fogyasztották a marha-, juh-, kecske- és sertéshúst, a vadállatok közül még a hizlalt hiénát is megették. A belsőségeket is elfogyasztották. Pácolva vagy sütvé, főzve tálalták a húsokat, így a szárnyasokat is, sőt a nyárson sütés is kedvelt elkészítési mód volt. A sütést kezdetben kis edényekben, majd hatalmas fémüstökben végezték.<sup>4</sup> Az ételeket agyagtálakon tálalták, mert úgy tovább meleg maradt. Általában egyszerű kőlap tűzhelyeik voltak, de egy El-Omar-i konyha feltárásánál kisebb kályhákat is találtak.<sup>5</sup> Főzésnél, sütésnél használtak marha- és madárzsírt, valamint különböző olajokat, bár ez utóbbiakat inkább világításra szánták. A cukorrépa és a cukornád ismeretlen volt, édesítőszerük a méz volt, de használták a céla a szentjánoskenyérfa édes gyümölcsét is. A fűszereikről, ízesítőszerceikről keveset tudunk. Italaik közé tartozott a sörök és borok számtalan fajtája, különböző gyümölcslevek, a víz és a tej.

Étrendjük összetételére mutat rá egy II. dinasztiából származó áldozati lista, amely a halott számára készített „útravalókat” írja le: főtt hal ~ galambragu ~ főtt szalonka ~ főtt marhavese ~ sült marhaborda és marhaláb ~ egy további, összevagdalt marhabordából készített étel ~ fügekompót ~ bogyók ~ kis mézeskalácsok ~ sajt ~ borszölők.<sup>6</sup> Láthatjuk, hogy gondoskodtak a változatos élvezetekről, csak sajnos – receptek híján – ezt nem örököltették ránk.

Három fő étkezésük volt, reggeli, ebéd, vacsora. Ezen kívül nemigen ettek, táplálko-



zásuk szerény volt.<sup>7</sup> A IV. dinasztiából Kagemni intelmekben (Prisse Papyrus I.) mértéktartásra int a szerző, az egyiptomiak életére annyira jellemző középutat hirdeti: „Hasok (emberrel) ülsz együtt, tartózkodj a kenyértől, melyet szeretsz. Rövid idő az önmegtartóztatás. Hitvány dolog a torkosság, megcségyenülés van abban. Egyetlen merítés víz is oltja a szomjat, egy falás főzclék is erősi a szívet.”<sup>8</sup>

Legalapvetőbb ételük, italuk mégis a kenyér és a sör. Erre utal a *táplálkozn*i jelentésű *useb* ige is. Ez a jelcsoport kenyéret, sört és egy ovális alakú süteményt ábrázol. Tehát az egyiptomi ember számára a táplálkozás egyet jelentett azzal, hogy kenyeret evett és sört ivott.<sup>9</sup> A kenyér és a sör elkészítési módjának több változata ismert, de a téma terjedelme miatt egy külön cikkben lehet vele foglalkozni, legbővebben Gaál Ernő írása tárgyalja.

A húsfélék között tiltott ételek is szerepeltek, közéjük tartozott a sertés. Ennek okaként azt említhetjük meg, hogy a disznót Széth állatának tartották, húsa ezért tisztátalannak számított. Talán azért alakult ki ez a szemlélet, mert a meleg éghajlatú területeken a telített zsírsavakat tartalmazó serteshús gyorsan megromlott, és gyakran ételmérgezéseket okozott, ezért, mint rontást hordozó ételt ezeken a területeken vallási tilalmakkal iktatták ki az étrendből (pl. a mohamedánoknál ma is így van).<sup>10</sup> A disznóhúst tehát sok városban nem volt szabad fogyasztani, máshol viszont az állat elterjedtsége, és húsának olcsósága miatt feloldották ezt a tilalmat. A soványabb marhahúst annál jobban kedvelték, nyárson sütve vagy edényben puhára főzve fogyasztották. Elsősorban a zsírfát és a húsát használták fel az étkezésben, kedvelt eledel lehetett a marhaborda, a láb és a vese.<sup>11</sup> A vérét, a máját és a trágyát a gyógyászatban hasznosították. Ez utóbbiról nincsenek elképzeléseim, de állítólag a medicinában külsőleg és belsőleg

is alkalmazták. A kecske és a juh nem játszottak jelentős szerepet az étkezésben, bár húsukat és tejüket is fogyasztották, zsíruk pedig az orvosságok készítésénél tűnik fel. Vallási szempontból annál inkább jelentőssek, láthatjuk, hogy a juhra és a kecskére is érvényes bizonyos kettősség: hol az egyiket, hol a másikat mellőzték, nem áldozták és nem fogyasztották.<sup>12</sup> A háziállatokon kívül vadállatok húsát is ették. A sivatagi állatok vadászatának kicsi volt a gazdasági haszna, ezért ez inkább a gazdagok sportjának számított. Szükségyszerűségből is kényszerültek vadászatra, így a veszélyes krokodilt és a vízilovat is elejtették. Az antilop- és gazellafajták húsát már a korai időktől fogyasztották, ezek előkelő helyet foglalnak el a halottaknak és az isteneknek szánt áldozatok között. A vadon élő állatok közül leggyakrabban még a nyúl volt, bár vadásszákmányként nem túl sűrűn említették. Kifejezetten sivatagi csemegének számított a strucctojás, amely szintén a gazdagok étrendjén szerepelhetett.<sup>13</sup>

Arról azonban nem írnak a források, hogy a struccot megették-e, bár egy XIX. dinasztiából származó ábrázoláson feltűnik a baromfiudvarban tyúkok és csirkék társaságában, amint éppen etetik őket. Ez azonban nem jelenti azt, hogy nemcsak a tojása kellett nekik, hiszen tudjuk, hogy a strucc hús ehető, sőt jó ízű. Ugyanitt történt utalás a tyúkra: „madár, amelyik minden nap szül” – vagyis tojik. A tyúk és kakas húson és tojásukon kívül nem volt jelentős az egyiptomiak életében.<sup>14</sup>

A szárnyasok közül a kacsát, libát és különböző vízimadarakat nagyon kedvelték, ezekhez a szegényebbek is könnyebben hozzájuthattak. Ritkábban került az asztalra a galamb, a fű pedig szinte csak a gazdagok ínyencfalata volt.<sup>15</sup> „A madarak közül a fűjet, kacsát és kis madarak húsát előbb beáztatják, azután nyersen megesszik, a többi madárfajtát sütve vagy főve élvezik, kivéve,

amelyeket szentnek tartanak.” Ilyen volt az íbisz, a kormorán és a gólya.

Az egyiptomi ételek közül a halat is a kettősség tükrében kell vizsgálunk. Sok helyen ugyanis a hal a tiltott ételek közé tartozott, az áldozati listákon sem szerepelhetett, és az undor szó után az írásban hal determinumot írtak.<sup>16</sup> Helck ezt azzal magyarázza, hogy nem is feltétlenül undorodtak a haltól, hanem inkább félelmüket és tartózkodásukat fejezték így ki, hiszen a hal mitikus eseményekben is szerepet játszott. Ugyanis Plutarhos leírta, hogy a hagyomány szerint, amikor Széth feldarabolta Oziriszt, a nemzőtagját a folyóba dobta, de azt a halak nem ették meg.<sup>17</sup> Ezért néhány helyen szent állatként tartották számon a halat, nem fogyasztották. Eszna közelében például haltemetőre bukkantak, ahol mumifikált halakat találtak.<sup>18</sup> Talán ez a tisztelet, és az ebből adódó félelem okozta tartózkodás változott át az idők folyamán utálatra. Ez aztán a különböző nomoszokban más-más módon érvényesült. A szegényeknek fontos étele volt olcsósága miatt. Fogyasztották frissen, sóban tartósítva, sütvé, nyáron, és főzve is. Bár az áldozati listákon nem, de a gazdagok lakomáinak ábrázolásain igenis feltűnik a hal, sőt nem is kis számban. Tehát látjuk, hogy nemcsak a szegények, de a tehetősek is kedvelték ezt az egyszerű ételt. Nekik biztosan az is megadatott, hogy többféle, ízletesebb módon készítsék el halételeiket. Ezekhez kell sorolni a kaviárt is. Óbirodalom kori masztabákban láthatók halfeldolgozó jelenetek is. Lefejtették a halikrát, majd miután megmosták, le kellett sózni, így megszáritották, és kissé összepréselték. Nem tudni, hogy az antik kaviár íze és minősége vetekedne-e a maiével, mindenesetre léte bizonyítja, hogy az elit már akkor is tudott luxusban élni.<sup>19</sup>

A zöltségek és főzelékkfélék is előkelő helyen szerepeltek az egyiptomiak étrendjén, főleg a szegényebb rétegek és munkások

eledele volt. Közvetlenül a házaik mellett is hoztak létre zöltségeskerteket. A salátát főzeléknövényként termelték, nagyon kedvelt volt a hagyma, három fajtáját ismerték, a vöröshagymát, póréhagymát és a fokhagymát, bár ez utóbbit csak Herodotos említi. Biztos, hogy ismerték és fogyasztották a vadzellert, a petrezselymet, egyiptominak tulajdonították a somot, a káposztát, a sóskát és a zsászt. Ezeket főzelékként ették, sokszor főzelékbe mártva puhították a megszáradt kenyeret.<sup>20</sup>

Ételeik ízesítésére ők is használtak fűszereket, ha nem is mindig olyanokat és olyan változatosságban, mint manapság. Valószínűsíthető, hogy lehettek olyan fűszerként használt növényeik, amelyekről mi nem tudunk, vagy ma már nem használják ezeket fűszerként. Bizton állíthatjuk, hogy ismerték a köményt és a koriandert. A gyógyászati szövegek említik a kakukkfűvet, a zsályát és a fahéjat, tehát ezeket is ismerték, de nem lehetünk biztosak abban, hogy fűszerként is hasznosították. Sajnos azt sem lehet tudni, hogy milyen ételekhez milyen ízesítő szereket használtak, illetve milyen módon alkalmazták őket.<sup>21</sup>

Édesítő szerként a mézet használták, sokat fogyasztottak belőle, ezért gyűjtötték a vadméhek mézét, de tervszerű méhészkedéssel is foglalkoztak. A méz eredetét színe miatt a napistenre vezették vissza, s szerintük a méhek, akárcsak az emberek, Ré földre hullott könnyeiből keletkeztek. A méhészkedés tehát megbecsült foglalkozásnak számított, azért is, mert nemcsak a táplálkozásban, hanem a gyógyászatban is fontos szerepet játszott.<sup>22</sup>

Sokféle felhasználást ismerjük viszont a sónak. Elsősorban az ételeket ízesítették, sózták, halakat és szárnyasokat pácoltak vele, és a konzerválásban is nagy szerepe volt. Ezen kívül a balzsamozással, üveg, arany és ezüst előállításával, valamint színezéssel kapcsolatban tűnik fel a forrásokban. A gyógy-



ászatban orvosságként szerepelt.<sup>23</sup> Sőt, a só egyik érdekes felhasználása az egyiptomiak leleményességét mutatja, miszerint sós olajat használtak mécsesecikben, mert a só leköti az olajban levő vizet, így az sokkal kevésbé kormozódik.<sup>24</sup>

Az olajakat leginkább világításra használták, kevésbé voltak fontosak az ételek elkészítésénél. Az utóbbi esetben sütéshez, főzéshez. Olajaik elsősorban növényi eredetűek voltak, különböző magokból állították elő őket. Több mint tizenháromféle olajuk volt, mint például a ricinus-, szezám-, olíva-, len-, saláta- vagy mandulaolaj. Ételek elkészítésénél gyakran használtak kacsá- illetve libaszírt, amely az egyiptomi éghajlat alatt teljesen folyékony volt, ezért az olajok közé sorolták. Talán ez az oka, hogy növényi olajokra és állati zsiradékokra használtak egy közös szót, a *mrht*.<sup>25</sup>

A gyümölcsválasztékuk elég szegényes volt, sokban különbözött a maitól. Az ókori Egyiptomban ugyanis nem volt narancs, citrom, mangó vagy banán. Leggyakoribbnak a datolya, füge, szőlő és a szentjánoskenyérfa gyümölcse számított. Fejlett volt a kertgazdaság, ezen kívül az oázisokban is termeltek gyümölcsöt. A hyksos kortól (ie. 1640–1532) ismerték az almát és a gránátalmát. A dinnyét édes íze és bőséges víztartalma miatt kedvelték, ami igen üdítő lehetett a forróságban. A gyümölcsöket frissen vagy aszalva, szárítva is fogyasztották.<sup>26</sup> Az uborka, a tök és a dinnye közül csak az uborka ismerhető fel az áldozati asztalon, de ismerték a másik kettőt is.

A deltavidéken és az oázisokban szépen termett a szőlő. Már az I. dinasztia korától ábrázolják falfestményeken, ahogy szüretelik a gyümölcsöt. Főleg kék színű fajtáik voltak, amelyekből nagy lugasok láthatók a képeken. A fehér szőlőt a görög időktől jegyezték fel. A szőlőt is ették frissen, hiszen

ez is lédús gyümölcs, de mazsolát is aszaltak belőle, amit aztán a süteményekbe is belesütöttek.

Természetesen bor is készült a szőlőből. Szüret után megtaposták, így sajtolták ki a levét, majd megerjesztették, a mustot azután zsákon keresztül megszürték. A bor az előkelők itala volt, ritkább és drágább volt a nép árpasörénél. A gazdagoknál lakoma nem múlhatott el bor nélkül. A megfelelő aromát a szívócsövek áteresztő-képességével, és a megfelelő szőlő- illetve borfajták összekeverésével érték el. A borokról sok adat maradt ránk, mert a korsókat pecséttel zárták le, a pecséteken pedig fel volt tüntetve a szőlőskert és a bortermelő neve, sőt, az évjárat is. Szőlőboron kívül készítettek datolya- és gránátalmabort is.<sup>27</sup>

Italaik között megtaláljuk a tejet is, amely elsősorban tehéntej volt, de megemlíti a kecsketejet is. A sörrel összehasonlítva a tej nem volt mindennapi ital, a friss tej pedig elsősorban a kisgyermek számára volt fenntartva. Tudomásunk van tejből készült ételekről: ismerték aludttejet, a beduinoknál pedig elterjedt volt egy joghurtféleség, a *laban*. Plinius utalt rá, hogy megszokott volt a megsavanyodott tej magától besűrűsödött formája, a kövér tej vagy túró. Sajtféle maradékokat is találtak I. dinasztiaibeli korsókban, de csak a ptolemaioszi időkben bizonyított a sajt létezése. A sajtgyártás mai formájában, felforralással, megalvasztással nem létezett, sőt, a sajt elnevezésére sem ismerünk semmilyen egyiptomi szót. Az is biztos, hogy vaját nem készítették a tejből.<sup>28</sup>

Már az Óbirodalom korától ábrázolták a fejés műveletét.<sup>29</sup> A mai egyiptomi konyha természetesen sokban különbözik a fent említettektől, sok minden eltűnt, illetve az arab hatásnak köszönhetően sok új dolog is bekerült az étrendbe. Ez azonban egy másik történet.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- BAUER, HANS: *Tisch und Tafel in allen Zeiten.* Aus der Kulturgeschichte der Gastronomie. Leipzig, 1967.
- J. BAINES–J. MÁLEK: *Az ókori Egyiptom atlasza.* Budapest, 1993.
- GAÁL ERNŐ: *Sör az ókori Egyiptomban és Mezopotámiában.* Budapest, 1988.
- GEORGE HART: *Az ókori Egyiptom.* Budapest, 1992.
- WOLFGANG HELCK: *Das Bier in Alten Aegypten.* Berlin, 1971.
- Herodotos történeti könyvei. II. kötet, II. könyv. Ford.: Geréb József. Budapest, 1892.
- KÁKOSY LÁSZLÓ: *Ré fiai.* Az ókori Egyiptom története és kultúrája. Budapest, 1993.
- KÁKOSY LÁSZLÓ: Ré fiai nyomában. In *História*, 1982/3. 34.
- KÁKOSY LÁSZLÓ: Egyiptomi ételek, italok. In *História*, 1980/4. 28–29.
- KÁKOSY LÁSZLÓ–VARGA EDIT: *Egy évezred a Nílus völgyében.* Budapest, 1970.
- Lexikon der Ägyptologie.* I–VI. Band. Wiesbaden, 1975.
- LUKÁCS J.: Egyiptom söre a folyékony kenyér. In *Sörpar* 15 (1968) 236–239.
- GASTON MASPERO: *Az ókori Egyiptom története.* Budapest, 1998.
- Ókori keleti történeti chrestomatia.* Budapest, 1964.
- STRABÓN: *Geographika.* Budapest, 1977.
- SZABÓ E. – SZIGETI A.: *Sörlexikon.* Sörtörténelem. Budapest, 1996.

## JEGYZETEK

- <sup>1</sup> Maspero 1998. I. fejezet 6.
- <sup>2</sup> Baines–Málek 1993, 190.
- <sup>3</sup> Kákósy 1993, 247.
- <sup>4</sup> Kákósy 1980/4. 28–29.
- <sup>5</sup> Hart 1992, 46.
- <sup>6</sup> *Lexikon der Ägyptologie.* 1975, I. köt. 1267–1269. hasáb.
- <sup>7</sup> Kákósy–Varga 1970, 113.
- <sup>8</sup> Kákósy 1993, 247.
- <sup>9</sup> Gaál 1988, 12.
- <sup>10</sup> Herodotos 1982, II. 47–48.
- <sup>11</sup> LdÄ 1975, I. 1267–1269.
- <sup>12</sup> Herodotos 1982, II. 42.
- <sup>13</sup> Hart 1992, 62.
- <sup>14</sup> LdÄ 1972, II. 70.
- <sup>15</sup> Kákósy 1980/4. 28–29.
- <sup>16</sup> Kákósy 1993, 247.
- <sup>17</sup> LdÄ 1975, II. 228.
- <sup>18</sup> Kákósy 1980/4. 28–29.
- <sup>19</sup> LdÄ 1975, III. 621.
- <sup>20</sup> LdÄ 1975, II. 521.
- <sup>21</sup> LdÄ 1975, II. 526.
- <sup>22</sup> Kákósy 1993, 248.
- <sup>23</sup> LdÄ 1975, V. 511.
- <sup>24</sup> Kákósy, 1993, 179.
- <sup>25</sup> LdÄ 1975, IV. 552.
- <sup>26</sup> Kákósy 1993, 248.
- <sup>27</sup> Hart 1992, 47.
- <sup>28</sup> LdÄ 1975, VI. 125–126.
- <sup>29</sup> Baines–Málek 1993, 192.



MAURER ÉVA

„Tiszta szerda, de közel vagy hozzánk, /  
Éjfél után véget ér a farsang!”

## A busójárás



Évek, évtizedek óta vonzza az érdeklődőket Mohácsra e színes, látványos farsangi népszokás, amely nemcsak a régi sokác népviseletet csalsa elő a szekrények mélyéről, hanem még ma is faragókésre görbíti a férfiak kezét. De mi is ez tulajdonképpen és honnan ered?

A mohácsi sokácok messze földön ismert népszokása, a busójárás a tavaszi napforduló idejére esik. Régen farsangvasárnap reggelétől húshagyókedd estéig tartott a mulatság. A farsang utolsó csütörtökjén a gyermekek öltöztek maskarába. A busójárás a más népek hiedelemvilágában is megtalálható télbúcsúztató, tavaszköszöntő, oltalmazó, termékenységet varázsló ünnepek családjába tartozik. Éppúgy rokonságot mutat a Rio-i és a velencei karnevállal, mint az afrikai népek szokásával.

Mohácson a hagyomány eredetét a törökűzés legendájával is magyarázzák: a mohácsiak szerint a busónak öltözött sokácok űzték ki a törököket a városból, s ennek emléke a busójárás. A mondának több változata is kering. Közülük a legismertebb talán a Salga István által, az 1960-as években összeállított, kiegészített változat, amelyet a maszkfaragó mester még egy szépen faragott boton is ábrázolt. E szerint a busójárás az alábbi mondára vezethető vissza.

A délszláv sokácok a Balkánt dúló törökök elől menekültek Magyarországra. Amikor Mohács is török uralom alá került, őket ugyanúgy sarcolták, háborgatták, mint a magyarokat, ezért nagy részük a városból

átszökött a közeli Mohács szigetre. A sziget ekkor még ősvadon volt, víz borította – a nyári hónapok kivételével – majdnem egész évben. A sokác férfiak itt szabadcsapatokat, ún. uszkocsit hoztak létre. (Az uszkok a



INDUL A MENET!



SZÉP ÉS A SZÖRNYETEG

török uralom alól menekülő délszláv harcos szó többes számának nyelvjárási alakja).

Mohácson élt egy szegény fiú, Bubreg Mátyás, aki szerelmes volt egy sokác lányba, Maricába. Maricába szerelmes volt egy gazdag fiú is, Simó, aki a törökök kémje volt, de Marica nem akart hozzámenni. Simó török befolyását akarta felhasználni, hogy lecsapja Mátyás kezéről Maricát; ezért elhívta a sokác fonóba Kuga török vezért. Megmutatta Kugának Maricát, Mátyásról meg minden rosszat mondott a töröknek. A törökök fogságba akarták vetni Mátyást, aki ezért lelőtte Kugát, majd a rátámadó Simót is. Mátyás ezután nem maradhatott a városban, a szigetekre menekült az uszkocsikhoz. Amikor elmesélte, hogy mit tett, vezérük, az idős Tuna bácsi megbizonyosodott róla, hogy Mátyás valóban hős, ezért javasolta az uszkocsiknak, hogy válasszák vezérüké a fiút. Tuna bácsi egy éjjel nagyon rosszat álmódott, még reggel is remegett. Ekkor jött rá, hogy lehetne kiűzni a törököket:

olyan rém alakban, mint amit ő látott álmában. Rögtön hozzá is fogtak, faragták a lárfákat, vagyis az álarcokat. Közben Mátyás menyasszonya, Marica hozta az örömhírt: Siklósnál a katonaság megverte a törököket, már csak Mohácson van török. Amikor ezt meghallották, még jobban siettek az álarcokkal, amelyeket nagyrészt olyan pudvás fából csináltak, amit könnyű volt faragni. Felöltötték magukra az álarcokat, a ködmönöket kifordítva, szőrével kifelé vették fel, gatyájukat kitömték szalmával, hogy rettenő formájuk legyen, és elindultak Mohácsra. Kinek fokos volt a kezében, kinek vasvilla, kinek balta, kinek fegyver, kinek kiegyenesített kasza. Magukkal vitték a török elől megmenekített harangot is, hogy mielőbb a helyére tehessek. A Dunához érve megfújták az óriás kürtöt, ezzel jelezvén a városban élő hozzátartozóknak, hogy ütött a szabadság órája, jönnek és felszabadítják Mohácsot a török alól.

Beleültek a fatönből kivájt csónakjukba, a csunba, majd éjfél körül áteveztek. A sötétben kis viharlámpával világítottak, s ahogy átértek, rátörtek a török táborra. A törökök megrémültek, menekültek, a busók pedig felgyújtották a tábort. Óriási ijedelem támadt, amikor meglátták a szörnyalakokat: a babonás törökök azt hitték, hogy a pokolbeli ördögök törtek rájuk, szaladtak amerre láttak. A tisztek már nem voltak ilyen ijedősek, próbálták megállítani és visszafordítani katonáikat, de azok félelmükben inkább a tiszteket vágták le, csak hogy menekülhessenek. A törökök, akiket Siklósnál megvertek, a Dráván túl táboroztak, a magyar sereg oda már nem üldözte őket. Amikor ideértek Mohácsról a busók elől menekülő törökök, és elmesélték a történeteket, olyan rémületet keltettek a táborban, hogy az egész sereg megfutamodott.

A győzelem örömeire nagy mulatozást csaptak a busók, ittak, táncoltak, a gajdosok dudájára kóloztak.



Ennek a mondának azonban nincs valósalágalapja. A törököket Mohács térségéből a győztes nagyharsányi ütközet – a második mohácsi „vész” – után Szebenyi György hajdúi verték ki 1687-ben. Mohács délszláv lakossága ekkor még nem lehetett számottevő; a sokátság nagy arányú betelepődése is csak ezután kezdődött meg.

Minden bizonnyal a sokácok legutóbbi balkáni hazájukból hozták magukkal a szokást, amely aztán Baranyában formálódott tovább és nyerte el a mai alakját. Mohácson kívül Darázson, Izsépen, Dályokon és Márokon, a Bács megyei Hercegszántón és Béregen is volt busójárás, továbbá széles körben (Torjác, Benge és Kásád a Dráva mellett; Szemely, Kozármiszlény, Pécsudvard, Szalánta, Némethi és Lotárd a Pécs alatti sokác tömbből) kimutatható a busó szó a disznótorokat látogató, álarcos személyek megjelölésére. E busó csoportok célja az volt, hogy házról-házra járva jókívánságokat kifejezve varázslataikat elvégezzék és részesüljenek azokban az étel-ital adományokban, amiket sehol sem tagadtak meg tőlük. Nagyjából ugyanezen a területen van meg a farsang jelölésére a poklada szó is, amely átöltözést, újjászületést jelent, ill. a busójárás sokác neve is.

A népszokás megjelenéséről a XVIII. század végéről vannak az első adatok – holott egyes elemei ősrégiek. Az 1783-as mohácsi Canonica Visitatio feljegyzései között találkozhatunk először a farsangi átöltözés, zenés felvonulás elítélésével, de a maszkviselésről és a busójárás egyéb jellemzőiről itt nem esik szó. Viszont Hölbling Miksa, Baranya tudós főorvosa 1845-ben kelt feljegyzéséből már megtudhatjuk, hogy: „Farsang utolsó napjaiban ... a rácz ... ki szokott csapongani, rut ijesztő faálarcot kötven föl képére”.

A busók öltözete régen is olyan volt, mint ma: szőrével kifordított, rövid bunda, szalmával kitömött gatyá, amelyre színes,

gyapjúból kötött, cifra mintás női harisnyát húztak – ez térdig ért –, lábukon bocskor (*opanci*). A bundát öv vagy kötél fogta össze derekukon, erre tehénkolompokat (*zvónó*) akasztottak. Kezükből szinte elmaradhatatlan a kereplő (skrepetájá) vagy a soktollú, fából összeállított buzogány (*bozduvan*). Egyesek fából faragott „fegyvereket” is hordoztak: kardot (*rif*) vagy alabárdot. A leglényegesebb azonban – ami a busót busóvá teszi – a fűzfából faragott, hagyományosan állatvérral festett, birkabőrscuklyás álarc.

A sajátosan mohácsi mesterségek közül a busóálarc-faragás máig fennmaradt. A maszkokat mindig puha fából faragják, és soha sem készül két egyforma darab. Fontos momentuma, hogy az álarc csak akkor jó, ha „működik”. Vagyis ki lehet látni belőle, bele kell férni, orrának, könnyűnek, funkcionálisnak kell lennie. A busómaszkok életigen-



TE KIT VÁLASZTANÁL?

lést sugároznak, hiszen egy átalakulási folyamatot, a télűzés, a tavaszvárás gondolatát, ill. a gonosz elűzését jelképezik.

Busójáráskor több átöltözött figura látható Mohács utcáin. De busónak csak a faálarcos alakoskodókat tekinthetjük, őket kísérik a jankelék, akiknek szerepe az, hogy távol tartsák az utca népét, főleg a gyerekeket a busóktól. Hamuval vagy lisztel töltött zsákjukkal püfölték a csúfolódó gyerekhadat. Mára a hamu helyét átvette a rongyos-ill. a fűrészpóros zsák, gyerekek helyett pedig a nézelődőket püfölik. A többi résztvevőt, a lefátyolozott arcú nőket és a lakodalmas viseletbe öltözött férfiakat, továbbá a karneváli jelmezű alakokat maskarának nevezik Mohácson.

A régi busójáráás elemét idézi fel a karneváli jellegű busókerék, amely szerkezet a csíki székelyek farsangi szokásaiban is megtalálható. Ez hagyományosan lovakkal és ekealagával vontatott hosszú rúd, amelynek egyik végébe bevert szögön, mint tengelyen, vízszintesen, de inkább ide-oda billegve egy kerék forog. Amikor a földhöz ér, meg-meglódul a rajta ülő busókkal, akik a nézők még nagyobb mulatságára le is esnek róla. A régi busójáráásnak is fontos része volt, hogy a busók a várossal szemben lévő Mohács (Margitta) szigeten öltöztek fel, s onnan jöttek át csónakon, vagy ha befagyott a Duna, és a jég elbírta egy embert, akkor nádkévébe burkolózva, gyalog.

Régen házról házra jártak. Az épületek sarkát megveregették buzogányaikkal, majd az istállókba vonulva megkerülték az állatokat. Közben a hamuzsákos ember a tornác földjére, az istálló szalmájára és a küszöbök-re hamut hintett. Varázscselekedetek sora volt ez: az egyik az épületek tartósságát, a másik a háziállatokat oltalmazta a különféle betegségek ellen, a hamuszórás pedig termékenységet varázsolt. Utóbbit jelzi, hogy ahol nem nyertek bebocsátást, ott felszántották az udvart – ez később már tréfás

bosszú lehetett. A busók tevékenységének termésvarázsló jellege leginkább abban a szokáselemben jut kifejezésre, hogy régen az utcán talált felnőtt nőket – amit ők el is vártak, mert nagy dicsőségnek számított – a busók körülverték és meghúzgálták, hogy „nagyra nőjön a kender”. A termésvarázslásnak ez a formája kb. az első világháborúig volt szokás.

A farsang a bosszúállás ideje is volt, a haragosok gyakran mondták egymásnak: „Majd találkozunk, mint busók!” – hisz a busóknál fontos követelmény a felismerhetetlenség, találkoztak is, s volt rá eset, hogy emberhalál lett a találkozás vége. Egyes busó csoportok között erőpróbára került sor, ill. birokra is keltek egymással. Érdekes, ha egy busót birokra hívtak, és sarkával kört húzott maga köré, az azt jelentette, hogy komolyan és végsőig akar küzdeni. Ilyenkor a kihívó legtöbbször visszalépett, hacsak nem haragosok voltak, akik felismerték egymást...

Mára az idegenforgalom medrébe terelt népszokás sokat veszített az eredeti hagyományokból, de látványosság szempontjából sokat nyert. Pedig volt olyan idő, amikor három napig minden épkézláb ember a farsang végét ünnepelte, amikor minden 45-50 év alatti sokác busó volt, amikor az asszonyok három napig nem is látták a férjüket.

A régen kötetlen, az egész várost, de főleg a sokácok lakta negyedet pezsgésbe hozó busójáráás, amelynek centruma a Kóló-tér volt, az 1900-as évektől kezdve előre kiszabott útvonalhoz igazodik. Mára újra feléledtek a régi legendák, farsangvasárnap a busók csónakkal jönnek át a szigetről. Hagyományosan a Duna-partról gyülekezőhelyükre, a Kóló-térre mentek. A beöltözött busók, jankelék, maskarák itt találkoztak az ágyús, az ördögszekeres, a szekeres, a kürtös, a teknős, a csónakos és más busó csoportokkal, majd együtt a busóágyú döréjére a város főterére vonultak, ahol kezdetét



vette a szabad farsangolás. A busók tevékenységét az alábbi mondás jellemzi: „Farsangkor mindent szabad”! A főtéren a busók megérkezével napjainkban is igazi „ereszd el a hajamat” hangulat kerkedik; máglyát gyújtanak, azt körül táncolják, dévajkodnak az emberekkel. Majd a farsangvasárnapot a hajnalig tartó sokácából zárja.

Húshagyókedd reggel aztán újra gyüle-

keznek a busók, a telet jelképező, „Poklada élt 3 napot” feliratú koporsóval. Délután a város műintézményeinek körül látogatása után a busók a főtérré viszik a koporsót, ahol azt a máglya tetejére feltornásszák. Este meggyújtják a máglyát, a telet jelképező koporsó elégetésével és körül táncolásával búcsúznak a hideg évszaktól, s köszöntik a tavasz eljövételt.

ALATTYÁN ISTVÁN

## Skandináv mitológia



A skandináv mitológiáról rendszeres adatok csak a kereszténység felvételét megelőző pár évszázadból állnak rendelkezésünkre, s ezek főként kora keresztény izlandi írott forrásokban maradtak fenn. Fő forrásaink a régebbi vagy *Verses Edda* – mitológiai és verses énekek gyűjteménye, a 13. század második felében készült izlandi kéziratban (ún. *Codex Regius* 2365) – és az ifjabbik vagy *Próza-Edda*, „a skáldok” (vándordalnokok) költői mesterségének tankönyve. Ezt ugyancsak a 13. században állított össze az izlandi *Snorri Sturluson*, és skáld költeményeket (a 9. századtól kezdve), mitológiai talányok, metamorfák (*kenningek*) megfejtését és mitológiai áttekintését is tartalmazza; mitológiai adalékok vannak Snorri történeti krónikájában, a *Heimskringlában* (Földgömb), amelyben elbeszéli a norvég és egyes svéd királyok legendás történetét (ún. *Yngling-saga*).

Izland népét 1000-ben térítették keresztény hitre, Snorri az antik mitológiát részben történeti allegóriaként adja elő. Szinte vele egyidejűleg *Saxo Grammaticus* dán krónikáíró a *Gesta Danorum*-ban több mito-

lógiai történetet is elbeszél, az istenek helyébe királyokat és hősöket tesz. Mitológiai rendszer formájában tehát csak a skandináv mitológiát ismerjük (lényegében mint az Edda költői mitológiáját).

A skandináv eddikus mitológiai rendszer térbeli „világmodelljének” van „horizontális” és „vertikális” vetülete: az egyikből a másikba csak bizonyos átalakulások után lehet átmenni.

A horizontális vetület emberközpontú, strukturális alapját az ellentét adja, amelyet az emberek lakta, a föld középső, meghódított részén elterülő Midgard (a világnak a „középső” emberlakta földi része) s a föld pusztá, köves és hideg peremvidéke (*Utgard*, *Jötunheim*), az óriások (*jötunok*) tanyája, valamint a földet övező óceán, vagyis Jörmungand (Midgardorm – Midgard kígyója – a világekígyó a skandináv mitológiában; egyike annak a három khtonikus szörnynek, amelyet Angrboda szült, s Loki nemzett) birodalma között alakult ki. Jötmungand másik neve: Midgard kígyója. Ez jelzi, hogy egykor a pozitív rendszer eleme volt, a föld támasza, tartója. Az óriások országának is-

„...még a régi öregöktű’ hallottam...”

mérve ezen kívül, hogy északon és keleten terül el. Az észak a skandináv mitológiában fokozottan démonikus jellegű (mint ahogy számos másikon is – finnek, szibériai népek), északon van a holtak birodalma, a Hél is – ami még érzékletesebben rajzolódik ki a kozmikus vetületben. A világkép mindkét vetületében megvan a négy törpe, nevük a négy égtárat jelenti – Austri, Vestri, Nördri, Sudri – ők tartják az eget a négy sarkán.

A vertikális kozmikus vetület központja a világfa, Yggdrasil az élet és sors fája. Ez a kőrifa köti össze az emberek lakta földet (Midgard) az éggel, ahol (Ázgárdban) az istenek lakoznak, s ahol az elesett harcosok sajátos „paradicsoma”, a Valhöll terül el. Ami a legfontosabb: összeköti a föld alatti világgal – ahol a holtak birodalma van –, a Héllal (a „lent” és az „észak”, mint már említettük azonossá válik), ahol a különféle vizek fakadnak. Szinte azt is mondhatnánk, hogy Hél az a központ, amelyben, mint pontban egybeesik a horizontális és vertikális világkép. A vertikális szerkezet ellentétbe állítja az embereket és az isteneket, a kiválasztott halottak égi birodalmát (a Valhöllt), és az egyszerű halandók föld alatti világát; ennek megfelelően az égi Valkűrök (a harcias szüzek, Ódin alárendeltjei, akik közreműködnek csaták idején a győzelmeik és halálok osztogatásában; a csatában elesett bátor hősöket elviszik a Valhöllbe s ott kiszolgálják őket) és a világfa tövéénél tanyázó Nornák (az alacsonyabb rendű istenek – születéskor az emberi sorsok meghatározói) a sorsistenek két kategóriáját jelentik. A Verses Edda első dalában, A Jósónő Jövendölésében a jósónő (völva), „kilenc világot” említ és kilenc fatövet vagy gyökeret, ezzel együtt azonban három gyökeret külön említ, ezek megfelelnek az embereknek, a déróriásoknak (Hrymtursok) és a Hélinek. A későbbi keletű Próza-Eddában már kevésbé éles a vertikális vetület, itt a gyökér nem az emberekkel, hanem az éggel kerül kapcsolatba, a

déróriások eddigre már kihaltak és a föld alatti birodalomban laknak, helyettük egyszerű óriások szerepelnek, a jötnök, akik a föld peremén élnek. A vertikális világtérben ezeknek a fa alkotta különböző kozmikus szinteknek megfelelői a „zoomorf” sorozatok: a fa csúcsában sas, tövéénél Nidhögg sárkány és négy rénszarvas (talán a négy égtáj), amelyek az Yggdrasil-köris lombját eszik – ez a középső szint. Nidhögg némiképp megfelel Jörmungandnak (a horizontális vetületben), mint ahogy a föld alatti forrásokat és folyókat a földet körülölelő óceánnal vetjük egybe. Ezenkívül a Valhöllben álló kecske és rénszarvas, a fa törzse és a tövéénél fakadó források ebben a vertikális vetületben egységet alkotnak a szent mész révén, mint ami az élet megújulásának és a mágikus erőnek a forrása. Az ágakon ugráló mókusz sajátos közvetítő a „fent” és a „lent” között. Az Yggdrasilon kívül a vertikális vetületben szerepel a szívárványhíd, a Bifröst, amely a földet és az eget köti össze egymással. A skandináv mitológia térbeli világképe ugyanolyan típusú, mint a legtöbb indoeurópai népe, sőt mint a szibériai és más népek mitológiai modellje, amelyet strukturálisan a világfa szervez egységbe.

Az idő vonatkozásában a skandináv mitológia „kozmogonikus” és „eschatologikus” mitológiára oszlik (teremtés- és világvége-mítoszok), közöttük nincs teljes szimmetria. A világ egyfelől víznek és tűznek, másfelől a hidegnek egymásra hatásából keletkezik, tűztől, árvízről, hidegtől és forróságtól pusztul el, a „kezd” és a „végpusztulás” idején lényegében ugyanúgy megismétlődik az istenek és a khtoikus lények párviadala. Ezzel szemben az „ázok” és „vánok” – a skandináv istenek két fő csoportja, akik kezdetben egymás ellenségei voltak, a „végórákban” egységes istensereget alkotnak.

Ez a mitológia a világ teremtését úgy rajzolja, mint a feneketlen világűr, a Ginnun-



gagap megtöltését s a káosz átszervezését kozmoszá. Az óriások nemcsak térben állnak szemben az istenekkel, hanem időben is megelőzik őket: Ymir, az első lény, a hermaphrodita óriás a kihűlő föld alatti vizekből (Elivager), a Ginnungagap végtelen semmi-jét megtöltő alvilági folyókból keletkezik; hónaljából, lába csosszanásából születnek a déróriások. Az istenek megölik Ymirt, testéből teremtik meg a világot.

Az istenek – az óriás Bur fiai – kiemelik a földet (valószínűleg az ős-óccánból, amely a térbeli világmodellben körülöleli a földet, vö. még azzal, hogy Tór kihalássza „Midgard kígyót”), és berendezik rajta a gyönyörűséges Midgardot; három az – Ódin, Lódur és Hönir – életre kelti a fából faragott emberkezdeményeket – Askr és Embla –, akiknek Midgardban kell majd lakniuk; megjelennek a nornák, akik kijelölik az emberek sorsát. Az istenek megépítik az égboltozatot, és kijelölik a Nap (Szól) és a Hold (Mani), a két testvér szerepét. A világteremtés munkája során megfékezik a khtonikus szörnyeket – Jörmungand kígyót, Fenrir farkast és hűgukat, a holtak birodalmának úrnőjét, Hélt (később atyjukat, Lokit is). Később azonban, ahogy közeledik a világvége, czecknek a szörnyeknek napvilágra kell törniük.

A skandináv mitológiában magát a kozmonógiát is áthatják eschatologikus motívumok. Az „aranykort”, amikor minden aranyból volt, a az istenek és az emberek élvezték a nyugalmat, hamarosan követi az ázok és a vánok első háborúja. A kopjahalál eredetét s a hadi avatási szertartások keretében végzett első rituális áldozatot, az ifjú Baldr isten megölését elbeszélő mítosz prologusául szolgál az igazi eschatologikus ciklushoz, megkezdődik a kozmosznak káosszá való visszaalakulása. Megszegnek fogadalmakat és erkölcsi normákat, pártütés bomlaszt nemzetségeket, három évig tombol a hideg. A világfa beleremeg mikor kitörnek a világba az alvilági szörnyek, holtakkal teli

hajót sodor az ár, s megjelennek Muszpell (a már a teremtés előtt is megvolt „tüzes ország”), s Szurt (a tüzes óriás), a Muszpell-szheim tüzes óriása. Az istenek utolsó háborújában (Ragnarök), amelyben az istenek oldalán harcolnak a csatában elesett hősök (Einherják) is, az istenek és az alvilági szörnyek kölcsönösen ki írtják egymást. Szurt felgyújtja a világot, s a világ tűzben és özönvízben pusztul el, igaz, ezután újjá is kell születnie (a ciklikus korszak-ismétlődés gondolata vagy keresztény hatás?).

A teremtés- és világvégemítoszok körén kívül marad számos mitológiai történet az istenek és az óriások (jötunok), ill. törpék (dvergek) viszonyáról és háborúskodásáról. Az istenek és az óriások állandó harcának eseményei lényegében a kozmikus világmodell „horizontális” vetületén játszódnak le, amit csöppet sem zavarnak szerelmi kapcsolatok és exogém házasságok. A jötunok igyekeznek elrabolni az istennőket s az istenek varázscerejű attribútumait (Tór kalapácsát, Szif hajfűrtjét, Idun ifjító almáit), folyik értük a küzdelem, de kezdetben a varázscerejű tárgyakat és varázssitalokat ügyes törpék – dvergek – készítik, s az istenek mindezeket erőszakkal vagy ravasszággal szerzik meg tőlük.

Az istenek szemben állnak az ellenséges khtonikus szörnyekkel, és jötunokkal; főlébe emelkednek az álfoknak (eredetileg talán holtak lelkei, a természet alacsonyabb rendű szellemei), a vegetációs szellemeknek, a törpéknek, a női sorsmeghatározó lényeknek (valküöröknek és nornáknak), a földi hősöszoknak. Az istenek felső panteonja a skandináv kozmoteogóniában az istenek két csoportjának, az ázoknak és a vánoknak a háborújuk utáni egyesülése, összefogása után alakult ki, pontosabban annak eredményeképpen, hogy az ázok beolvasztották a vánokat, az istenségeknak ezt a meglehetősen szűk kategóriáját, amelynek tagjai, az agrárkultuszokhoz kapcsolódnak, mágikus

és látnoki erővel rendelkeznek, szakrákís békétűrés jellemzi őket (Njörd, Frey, Freyja). Ugyanezek a tulajdonságok az ázoknál már személyre szólnak: az agrárgazdasági jólét Tórhoz, a varázslás és a jövendőmondás Ódinhoz, a békeszeretet Baldrhoz kötődik. Freyja Ód felesége, funkcionálisan, de szinte genetikusan azonos Friggel, Ódin feleségével, de az előbbi a vánok, az utóbbi az ázok közé tartozik. Az istenek és az ázok számos szövegben szinonímát jelentenek, mivel a dán agrármitológia alárendelődik az ódininak, vagyis Ódin égi-khtonikus, hadi és „sámán” – mitológiájának a maga Valhöllével, valkürjeivel, einherjáival, hadi avatási szertartásaival (pl.: Baldr halála). A mítoszokban úgy jelennek meg az ázok, mint egy Ódin vezette patriarchális közösség, ahol légyeges kérdéseket a ting dönti el, s nagy jelentőségük van az istenek rituális lakomáinak, s azokon a szent italnak.

### A panteon tagjai

**ÓDIN** • hatalom, bölcsesség, mágia, benne katonai mágia, egyben a harcosok pártfogója, a Valhöll ura;

**TÓR** • hadi és agrárfunkciókat ellátó villámisten, az óriások és a világhígyó ellen vívott küzdelem egyik fő harcosa;

**TYR** • régi indoeurópai égisten, a katonai gyűlések és párviadalok pártfogója;

**HEIMDALL** • az istenek és a világhígyó őre;

**HÖNIR, ULL** • íjászipsten és síelő;

**BALDR** • az ifjú isten és a rituális áldozat;

**NJÖRD** • termékenység, tenger és hajózás;

**HÖRD** • a vak isten, Baldr gyilkosa;

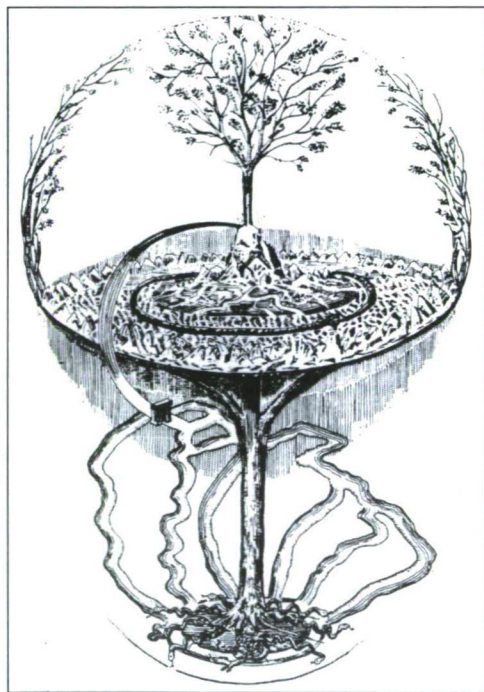
**FREY** • termékenység és béke;

**LOKI** • mitológiai csínytevő és tréfacsináló, a khtonikus szörnyek atyja, közvetítő az istenek és az óriások között;

**BRAGI** • skáldisten stb.

Van még néhány más ifjú isten, mint Vidar, Vali, Magni és Módi, akik elsősorban, mint apjukon és fivéreiken bosszút álló istenek szerepelnek; Hermond, aki igyekszik fivérét, Baldrt visszahozni Héből, a holtak birodalmából. Víli és Vé csak mint Ódin fivérei, „Búr fiai” jelennek meg, Ód pedig csak mint Freyja férje, s talán egyben mint Ódin hiposztázisa. Az istennők ebben a panteonban – akik jobbára a vegetációs és az emberi termékenységgel tartanak kapcsolatot – elsősorban Frigg, Freyja, Szif, Idun, valamint Szkádi, a vadász és a síelő istennő, néha megemlítik Gefjont és Fullát.

Míg a kultuszban Ódinnak, Tórnak és Freynek volt nagy jelentősége, az elbeszélő mítoszokban Ódinnak, Tórnak és Lokinak, e főleg kultúrhősöknek jut a fő szerep: Ódin mint kultúrhős, teremtvő és sámán (pap), Tór mint vitéz katona megvédi az isteneket és az embereket a szörnyektől, Loki mint



YGGDRASZIL AZ ÉLET ÉS SORS FÁJA



negatív erejű kultúrhős, mitológiai tréfacsináló, „trickster”. Ódinnek az esztét hangszóllyozza a mítosz, Tórnak a fizikai erejét és az óriásokhoz illő dühét, Lokinak a szálhámoságát, ravaszságát. Tór ennek megfelelően az óriások és a világhígyó fő ellenfele, Ódin a nektár és a rúnák szerzője, a megtestesült bölcsesség, varázserő és látnoki képesség, Loki az örök fortélyos „szerző”, aki mitológiai értékeket szerez az isteneknek a törpéktől, az óriásoknak az istenektől, s aki működteti ezeknek az értékeknek az örök „körforgását”... .

A mitológia mély nyomokat hagyott a hőseposzokban; a rák maradt emlékek közül a legrégebbi a Beowulf angolszász mű (7. század vége – 8. század eleje, leírták 1000 körül), a The Fight at Finn's Borough (9. század), a német Hildebrandslied (9. század eleje) stb. A legtöbb hőseposzt a 13. század elején jegyezték le: a Nibelungenlied-et, a Verses Edda hősekeit, a Próza-Eddából a „Költészet nyelve” című részt, és még sorolhatnánk a dalokat.

Ma már bizonyos, a mitológia – a vallás – a hiedelemvilág az akkori élet minden részére, az összes formájában kihatott, e nélkül az élet akkor – hagyományok, népi hiedelmek, „életcélok” stb. – elképzelhetetlen volt, gondoljunk itt a skandinávhoz úgymond rokon kelta kultúra tradícióira, kivetüléseire (az Arthur-mondakör). A mai ember belegondolni sem tud, milyen lehetett akkoriban az „élet” – mert igen, a mitológia ezt tükrözi: a félelmeket, a kilátásokat, a sikereket, a „Mi lett volna ha...?” vagy „Mi lenne ha...?” kérdésre a választ, s nem utolsósorban egy nép eredetét.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

HOPPÁL MIHÁLY(szerk.): *Mitológiai enciklopédia*. I. kötet. Budapest, 1988, Gondolat.  
*Mitológiai ábécé*. Budapest, 1985, Gondolat.  
<http://stockholm.hungary.org/zitatort/page1.htm>  
<http://radnoti.vac.hu/diakok/parnaki/pages/geris.htm>  
[www.ucalgary.ca](http://www.ucalgary.ca)  
<http://odin.dep.no/odin/engelsk/norway/history>



## Árnyék, kő, fény (4.)

### Búcsúkép hazafelé

Mezey Pál fotóit külső munkatársunk, Máthé Zoltán gyűjtötte össze, és a nyugat-magyarországi városképeket Dr. Kubinszky Mihály gyűjteményében helyezte el. Hozzájárulásukat a képek közléséhez ezúton megköszönjük.

NÓTÁRI TAMÁS

## Causa Deiotariana



I. e. 45 novemberében hangzott el Caesar előtt M. T. Cicero<sup>1</sup> Deiotarus király érdekében mondott védőbeszéde,<sup>2</sup> aki – akárcsak Q. Ligarius<sup>3</sup> – a polgárháborúban Pompeius oldalán állott. E beszéd történeti és jogi hátterének vázolásához kíván jelen írás néhány megjegyzéssel hozzájárulni.

Deiotarus király vádlójaként unokája, Castor és az általa felbérelt volt királyi orvos, a rabszolga Pheidippos léptek fel, akik a királyt főbenjáró büntett,<sup>4</sup> Caesar elleni – általuk 47-re datált – gyilkosság kísérletével vádolták. Deiotarus helyzete a pharsaloszi csata után azért lett Caesarral szemben felette kínos, amit a vádlók nem mulasztottak el a maguk javára kihasználni, mert az 48-ban felkereste táborában Pompeiust. E gesztust Caesar, aki a senatusban consulként keresztülvitte Deiotarus királyi címének és birodalmának integritását, a hálátlanság aktusaként értelmezett.<sup>5</sup> 47-ben Deiotarus ugyan kért Caesartól egy találkozási lehetőséget, hogy Caesar által sérelmesnek érzett magatartása miatt kimenthesse magát, azonban Caesar megtagadta a találkozás kezgyét a király tudomására hozván, hogy 48-ban már ő volt a legitimitás letéteményese, ezért Deiotarus pusztán a római közjog alapján is lojalitással tartozott volna neki.<sup>6</sup> Mindezek alapján Caesar úgy döntött, hogy Deiotarus megtarthatja ugyan királyi méltóságát, ám birodalmának jelentős részéről le kell mondania.<sup>7</sup> E megcsonkítás, amelyre a zelai csata után Nikaiában került sor,<sup>8</sup> a következőkben állott: Deiotarus birodalmának egy armeniai részét Arzobazanes, Cappadocia uralkodója kap-

ta, valamint egy galata terület Mithridatesnek, Pergamon uralkodójának jutott. Mithridates hamarosan bekövetkezett halála után Deiotarus megkísérelte Caesarnál elérni, hogy visszakaphassa a galata tetrarchia feletti uralmat, amit azonban Castor Saocondaros, tetrarcha és Deiotarus veje mindenképpen megakart akadályozni.<sup>9</sup> A 45 márciusában lezajlott mundaí csata után Caesar Taraccóban fogadta Deiotarus küldöttségét, és egy a királyhoz intézett levelében az ügy kedvező elbírálását helyezte kilátásba.<sup>10</sup> E döntés meghozatalának elébe vágva Castor Saocondaros fia, Castor, Deiotarus unokája a szökött rabszolga, Pheidippos, a király volt orvosának vallomására alapozva kettős váddal állott elő nagyapja ellen, miszerint az gyilkossági kísérletet készített elő Caesar ellen – annak 47-ben Galatiában tett látogatása alkalmával –, valamint Caesar elleni titkos összeesküvést szőtt C. Caesilius Bassusszal.<sup>11</sup>

E fordulattal az ügy egy addig precedens nélküli politikai ill. jogi helyzetet konstruált, ugyanis ezt megelőzően sohasem került sor arra, hogy egy rex iussust főbenjáró büntett vádjával római bíróság elé idézzenek, nem is beszélve arról, hogy semmilyen, Deiotarusszal kötött foedus iniquum<sup>12</sup> nem vetette alá a királyt a római joghatóságnak. A Deiotarus elleni vád rabszolgája, Pheidippos vallomásán alapult, ami a dolog morálisan visszatetsző volta mellett jogilag is lehetetlen szituációt teremtett, hiszen Rómában a rabszolga nem vallhatottura ellen a büntetőperben.<sup>13</sup> Ezen súlyos visszasságokhoz járult az is, hogy Deiotarus ekkortájt



nem tartózkodott Rómában, és a római büntetőeljárás rendje szerint a vádlott távollétében nem lehetett ellene eljárást folytatni.<sup>14</sup> Az ügy kényes voltát tovább növelte azon tény, hogy a Caesar ellen tervezett és megkísérelt gyilkosság miatt maga a dictator előtt emeltek vádat, aki a „nemo iudex in causa sua” elv<sup>15</sup> értelmében semmiképpen sem lett volna jogosult bíróként fungálni az eljárásban – még abban az esetben sem, ha mint Sullát megillette volna a dictator rei publicae constituendae (legibus scribundis) titulus, ami elvileg korlátlan büntetőhatalommal ruházta volna fel.<sup>16</sup> Ámde Caesar mindezen fenntartásokon könnyedén felül-emelkedvén önmaga kívánt „bíróként” eljárni Deiotarus király ügyében.

Cicero<sup>17</sup> természetesen nem mulasztotta el ezen visszasságokat szóvá tenni,<sup>18</sup> ám kénytelen lévén a jogi visszaéléseket Caesar érdemeiként feltüntetni,<sup>19</sup> erényt kovácsolt a szükségből, kijelentvén, hogy a dictator személyében látja annak biztosítékát, hogy az ügyben nem kell méltánytalanságtól tartania.<sup>20</sup> Cicero szavaiból az is kitűnik, hogy Caesar még a consiliumban történő ítélezés alapelvét<sup>21</sup> sem vette figyelembe, s a szónok kénytelen volt a dictator clementiájának hangsúlyozása mellett a képtelen vádak nyomós ellenérvekkel hiteltelenné tenni.<sup>22</sup> Suetonis Caesarról írott életrajza ugyan azt állítja, hogy jogszolgáltatása során igen szigorúan és igazságosan járt el (ius laborosissime ac severissime dixit),<sup>23</sup> ezen kitélt azonban semmiképpen sem vonatkoztathatjuk Deiotarus ügyére, legfeljebb egyrészt Caesar proconsulatusa, másrészt a polgárháború után a veteránjainak kiosztott ager publicus körül alakult vitákban<sup>24</sup> hozott ítéleteire.<sup>25</sup>

A Deiotarus király elleni eljárás tehát semmilyen körülmények között nem minősíthető büntetőpernek, ezzel szemben kirívó példáját adja Caesar a köztársasági jogrendet semmibe vevő és személyes hatalmát tüntetve fitogtató arroganciájának.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> Cicerohoz bővebben lásd M. GIEBEL: *Marcus Tullius Cicero*. Reinbek bei Hamburg, 1977; TRENCSENYI-WALDAFFEL I.: *Cicero*. Budapest, 1959, S. L. UTTSCHENKO: *Cicero*. Berlin, 1978.

<sup>2</sup> A beszéd fordítását lásd Marcus Tullius Cicero Deiotarus király érdekében mondott beszéde. Sajtó alá rendezte, fordította és a magyarázatokat írta NÓTÁRI TAMÁS. *Belvedere Meridionale*, 2001/XIII. 3–4, 75–84.

<sup>3</sup> A pro Ligarióhoz bővebben lásd NÓTÁRI T.: Quaestio Ligariana. *Belvedere Meridionale*, 2000/XII. 1–2. 100–105., a beszéd fordítását lásd Marcus Tullius Cicero Q. Ligarius érdekében mondott beszéde. Fordította, sajtó alá rendezte és a bevezetést írta: NÓTÁRI TAMÁS. *Documenta Historica* 51. A SZTE BTK Történeti Diákkör kiadványa. Szeged, 2001.

<sup>4</sup> Cicero, pro Deiotaro lásd reum capitis.

<sup>5</sup> A gratia kérdésköréhez lásd H. DREXLER: *Die politischen Grundbegriffe der Römer*. Darmstadt, 1988.

<sup>6</sup> K. BRINGMANN: Der Diktator Caesar als Richter? Zu Ciceros Reden „pro Ligario” und „pro Deiotaro”. *Hermes*, 1986/114. 81.

<sup>7</sup> H. W. RITTER: Caesars erstes Zusammenreffen mit Deiotarus. *Historia*, 1969/18. 255. skk.

<sup>8</sup> Caesar, Bellum Alexandrinum 78., Cicero, de divinatione 2.79., Philippica 2.94.

<sup>9</sup> H. W. RITTER: Caesars Verfügung über Kleinarmenien im Jahre 47. *Historia*, 1970/19. 124. skk.

<sup>10</sup> Bringmann 82.

<sup>11</sup> Cic. Deiot. 38.

<sup>12</sup> Róma külkapcsolatainak jogi rendezéséhez lásd FÖLDI A. – HAMZA G.: *A római jog története és intézményei*. Budapest, 2001. 64. sk., A. GUARINO: *Storia del diritto Romano*. Napoli, 1975. 116. skk.

<sup>13</sup> Vö. a pro Roscio Amerino tényállásával.

<sup>14</sup> W. KUNKEL: Prinzipien des römischen Strafverfahrens. In *Kleine Schriften*. Weimar, 1974. 23. skk.

<sup>15</sup> Codex Iustinianus 3.5.

<sup>16</sup> Mommsen tézisé (TH. MOMMSEN: *Römisches Strafrecht*. Leipzig, 1899. 35. skk.) meggyőzően cáfolja W. KUNKEL: Untersuchungen zur Entwicklung des römischen Kriminalverfahrens in vorsullanischer Zeit. München, 1962. 21. skk.

<sup>17</sup> Cicero és Caesar politikai és személyes kapcsolatahoz lásd M. GELZER: *Cicero und Caesar*. Wiesbaden, 1968.

<sup>18</sup> A pro Deiotaro filológiai elemzését lásd H. C. GOTOFF: *Cicero's Caesarian Speeches: A Stylistic Commentary*. Chapel Hill–London, 1993.

<sup>19</sup> Caesar békepolitikájához lásd H. DAHLMANN: *Clementia Caesaris*. In *Caesar*. Hrsg. Von D. Rasmussen. Darmstadt, 1967. 32. skk.

<sup>20</sup> Cic. Deiot. 4.

<sup>21</sup> W. KUNKEL: Die Funktion des Konsiliums in der magistratischen Strafjustiz und im Kaisergericht I–II. In *Kleine Schriften* 153. skk.

<sup>22</sup> Cic. Deiot. 15. skk.

<sup>23</sup> Suetonius, Divus Iulius 43. 1.

<sup>24</sup> Valerius Maximus, Dicta et facta memorabilia 6.2.11.

<sup>25</sup> Bringmann 85.

## T É K A

## Hiánypótló könyv az 1956. októberi hallgatói mozgalomról

KISS TAMÁS: *Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetsége. 1956 – Szeged*. Szeged, 2002, Belvedere Meridionale.



A kötet szerzője, Kiss Tamás a második világháború utáni magyar történelem első szabadon választott, alulról építkező hallgatói szervezetének a Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetségének egyik szervezője és vezetője több alkalommal, először 1999-ben járt a Belvedere Meridionale meghívására Szegeden, a Tanárképző Főiskola Történettudományi Tanszékén.

A magyar hallgatói mozgalom szempontjából igen jelentős és az 1956-os forradalom előkészítése szempontjából legalább ekkora jelentőséggel bíró MEFESZ, alapításának, majd országos szervezése elindulásának napjairól első alkalommal jelent meg összefoglaló tanulmány, és első alkalommal került közlésre az október 20-i nagygyűlés magnetofon-felvételének szövege is, mely az eseményről való ismereteinket, a felszólalások hangulatával, a tanulmányi és politikai követelések lelki hátterével bővíti komolyan használható forrásanyaggá.

A hiánypótló kötetben a szerző szöve-



ges és képi dokumentumokkal bizonyítja, hogy szegedi egyetemeken 1956. október 13–23. között történetekre igazak az alábbi megállapítások.

Az önálló egyetemi ifjúsági szervezet gondolata néhány fiatal egyetemista szabad elhatározásából, külső ráhatás nélkül született meg. A kezdeményezés nem a fennálló hatalom részéről, de nem is valamiféle „re-



2002/XIV. 1-2.

akciós” szervezet részéről történt. Az első, október 17-én készült plakáton így fogalmaztak: „Mi, a Szegedi Tudományegyetem, a Szegedi Orvostudományi Egyetem, a Szegedi Pedagógiai Főiskola, a Szegedi Zenetanárképző hallgatói 1956. október 16-án létrehoztuk saját egyetemi ifjúsági szervezetünket a Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetségét. A szegedi MEFESZ.”

A szervezet neve több helyen más-más alakban, a rövidítés a legtöbbször hibás feloldásban szerepel. A szövetség rövidítése helyesen MEFESZ volt, az „e” ejtéskönnnyítő hangként került a szóba. A kötet tisztázza, hogy a szervezet nem utóda az 1948-ig működő Magyar Egyetemisták és Főiskolások Egységes Szervezetének, nem azonos az 1945 júliusában a balatonlelleli diákkonferencián alakult Magyar Egyetemek és Főiskolák Szövetségével (mint ahogy – hibásan – szerepel az 56-os Intézet adatbankjában, 378, 687) és nem helyes a Magyar Egyetemi és Főiskolai Egyesületek Szövetsége említés sem (hibásan említi: BERTÉNYI IVÁN – GYAPAY GÁBOR: *Magyarország rövid története*. Maecenas, 1992, 600., illetve *A Szegedi Tudományegyetem múltja és jelene*. Szeged, 1999, 27., valamint ROMSICS IGNÁC: *Magyarország története a XX. században*. Osiris, 1999, 385.) A mozgalom már a kezdetétől teherként hordozta magán a név problematikáját. Már a szervezet megalakulásáról szóló első hír (*Délmagyarország*, 1956. október 18.), is rossz nevet tartalmazott: „A vita eredményeként új ifjúsági szervezetet alakítottak a Magyar Egyetemisták és Főiskolások Egységes Szövetségét...” E névkérdés eldöntését segíti a kötet mellékletében közölt Diáktestvéreink! című felhívás.

A szervezet célját három napig – október 16-ig – a kezdeményezők sajátos ifjúsági érdekvédelmi szervezetként fogalmazták meg, bár már ekkor is foglalkoztak nem csak tanulmányi és szociális, hanem ezeken túlmenő követelésekkel, mint például a szabad

elvi viták rendezési joga. Amellett, hogy *Kónya Albert* (1917–1988) oktatási miniszter október 17-én a déli órákban részt vett a Jogtudományi Kar MEFESZ alakulógyűlésén, és délután a Dugonics téri központi épületben találkozott az egyetemi karok több professzorával és az ifjúság képviselőivel, akiknek ígéretet tett a problémák tolmácsolására és megoldására, a hatalom reakciói nem volt egyértelműen támogató. Egy, a Politikatörténeti Intézet Levéltárában (290. f 1/11) található dokumentum szerint az *Orbán László* által az egyetemi eseményekről, az MDP Politikai Bizottsága tagjai és a KV titkárai számára készített jelentésre *Marosán György* a következő megjegyzést írta: „Elvileg egyetértek, de vigyázni kell, nehogy az egyetemi stricik hangulata átmenjen kommunista és szovjetellenes támadássá.”

A kezdeményezés után három nappal a hallgatók által megfogalmazott politikai követeléseket is programba vették a szervezők, majd amikor október 17-én a csatlakozásra felhívással fordultak az ország többi egyeteméhez, már eldöntött kérdés volt, hogy a MEFESZ politikai követeléseket is megfogalmaz. „Az utolsó nagygyűlés után úgy éreztük – vallja *Czigány Lóránt* – Holnapra meghódítjuk a Holdat! (...) Követeléseink annyira nagy horderejűek voltak, hogy most nevetségesnek, képtelennek éreztük őket..., azt hittük, mindenki nevet majd rajtunk. (...) Úgy éreztük, hogy túl erős dolgokat és túl sokat követeltünk. Nem tudtuk, hogy mit tegyünk ezután.” (Közlő: BILL LOMAX: *Magyarország 1956*. Budapest, 1989.)

A MEFESZ, mint szervezet – a fennálló politikai, rendszerrel ellentétben – a klaszszikus, a közvetlen demokrácia elvein alapult, biztosítva a tagok teljes gondolat, vélemény és döntési szabadságát. Az október 20-i nagygyűlésen *Lejtényi András* olvasta fel az alapító okirat-tervezetét, benne a létrehozás céljaival: „A szövetség célja, hogy az egyetemekről és főiskolákról kikerülő

ifjúság, mely a nemzet agyát van hivatva képviselni, ne közönyös passzív tömeg, ne gyáva, gerinctelen és önző réteg legyen, hanem népéért, hazájáért, boldogabb jövőnkért harcoló bátor, lelkes sereg. Ne riadjon vissza az igaz szó kimondásától, hanem képzettségével, tudásával, tehetségével népünket, hazánkat szolgálja.”

Az október 16-i nagygyűlésen javasolt, majd az október 20-i nagygyűlésen szavazással is megerősített politikai követelések tartalmazták mindazt, amit két nappal később – október 22-én – az ország különböző egyetemlein megfogalmaztak. A Szegedről kiinduló pontok tartalmazták a nemzet függetlenségének, a nemzeti jelképek visszaállításának, a szabad demokratikus választási rendszer bevezetésének, az elmúlt időszak bűnői felelősségre vonásának és Nagy Imrének a vezetésbe való beválasztásának követelését.

Gallicus rovatában, a Reflektorban a Szabad Európa Rádió így kommentálta az eseményeket: „A szegedi ifjak forradalmáról szól mai reflektorunk. Vihar van Szegeden, pusztító vihar, hallottuk az imént a hivatalos Budapest szócsövében. Valóban vihar van Szegeden, ámbár nem a természet erőinek, hanem az ifjú lelkek lázadásának elemi viharra. De ugyan miért nevezik ezt a vihart pusztítóknak? Lehet, sőt valószínű is, hogy a rendszer számára pusztító, de éppen úgy lehet, sőt bizonyos, hogy a nemzet számára tisztító és építő. Vihar dúl tehát Szegeden, szinte forradalmi vihar. Nemcsak szavakkal és nemcsak idealokkal, hanem tettekkel is. Hiszen azok az ifjak, akik a Tisza-parti

metropolisban kivonultak a szellemi barikádokra, egyben kivonultak a DISZ-ből is és menten létrehívták a Magyar Egyetemisták és Főiskolások Egyesült Szövetségét. Gondoljuk csak el mit jelent ez a fordulat. Hiszen a DISZ volt az a karám, amibe a rendszer semmi áldozatot nem sajnálva, semmi terrortól vissza nem rettenve, be akarta kényszeríteni, jobbadán be is kényszerítette az ifjúságot. A jövő a miénk, hirdették. Ez a jövő tört ki Szegeden és tört ki másutt is a hámból, ez a jövő hagyta megvetőleg maga mögött a vörös karámot és lobogtatja ugyanazokat a zászlókat, ugyanazokkal a jelszavakkal, amelyeket lobogtattak a negyvennyolcas ifjak is.”

A kötetbe megszerkesztésre került a szerzővel történt első találkozás alkalmával *Döbör András* és e cikk szerzője által készített, több mint háromórás beszélgetés anyaga is, mely az oral history technikai lehetőségei által tovább árnyalja a képet. Kiss Tamás kötődéséről, a forradalom és a MEFESZ utóéletéről, és saját további sorsáról is megosztja gondolatait, emlékeit az érdeklődő olvasóval.

A könyv értékes tagja az 1956-os események feldolgozásával foglalkozó és ugyanakkor a forradalom előkészítésében jelentős szerepet játszó egyetemi-főiskolai ifjúság tetteinek bemutatását magára vállaló kiadó, a Belvedere Meridionale, Szemtanú címet viselő könyvsorozatának, mely következő kötete, Szeged város 1956-os forradalmi polgármestere, *dr. Perbíró József*, emlékiratait közli 2002. tavaszi megjelenésekor.

JANCSÁK CSABA

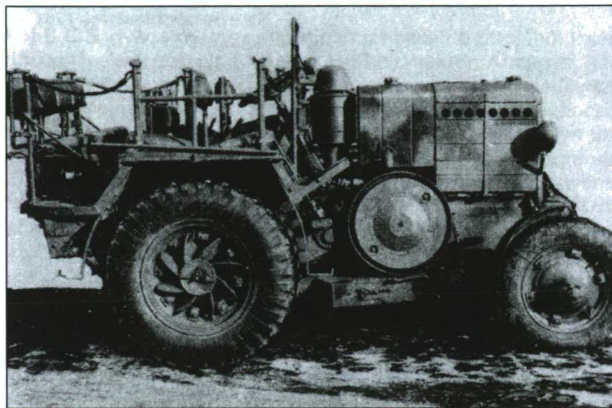


SZOJKA RÓBERT

## A traktor diadala

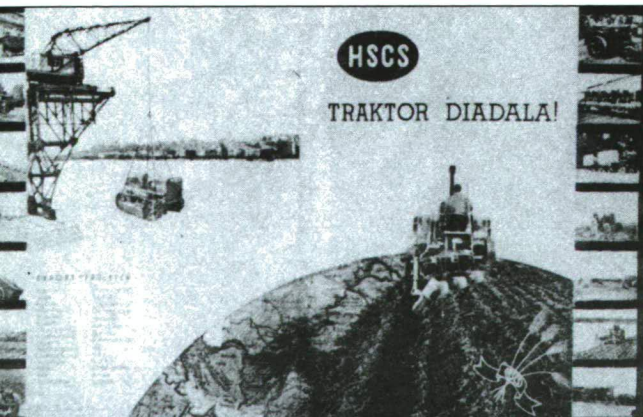
A traktor diadala a hadseregben nem volt töretlen, nem, úgy, mint a mezőgazdaságban. Az első harckocsi is egy traktor átépítése. Ernest Swinton angol kapitány 1914 októberében nyújtotta be az a tervet, amelyben az amerikai Holt-féle láncalapas-vontatót akarta átalakítani harckocsivá. Az átalakítás során – a páncélzaton kívül – ágyúval és géppuskával kívánta felszerelni a traktort. Ugyanez a kényszermegoldás szülte, hogy a Magyar Királyi Honvédségben polgáreltből átmenekített eszközökkel akarta pótolni szállítási, lövegvonatási problémákat. Nem véletlen az sem, hogy a magyar gépjárműipar háborús termelési elképzeléseket elégített ki az által, hogy egy bevett szériát alakított át katonai célokra.

A magyar traktor diadala nagyfokú, előkészített program része volt és nem csak a 1930-as évek folyamán. Az I. világháborút követő nehéz gazdasághelyzetben a magyar Földművelésügyi Minisztérium kedvezményes traktorvásárlással igyekezett segíteni a mezőgazdaság fejlődését. A magyar traktorgyártókat versenyeztették külföldi gyártók termékeivel. A hazai termékek viszont 20%-os állami támogatást kaptak a terjesztési láncban. Ha egy 200 holdnál kisebb területen gazdálkodó paraszt traktort vásárolt, akkor



A KV-50-ES VONTATÓ

csökkentett kamatú hitelt vehetett fel hároméves futamidővel, és pótalkatrészre is jogosult volt. Cserébe bérszántással tartozott. A magyar gazdák a gabonaárak növekedésének és az ingyenes vagy csökkentett finanszírozású tanfolyamok reményében vágtak bele eme vállalkozásokba. (Képzés Szegeden is volt Magyar Királyi Ipari Szakiskolában.) Szakmai képzés mellett technikai feltételek is adottak voltak. Az amerikai (Fordson 1917) erőgép park mellett a hazai (MÁVAG, Hofherr–Schrantz–Clayton–Shuttleworth) gyártásúak is előre törtek. Számunkra most csak H.S.C.S. pályafutása a fontosabb. A kispesti H.S.C.S. Gépgyári Művek Rt. tervező-és szerkesztő gárdája avval vált világviszonylatban is elismert „csapattá”, hogy a nyersolajüzemű, féldízel, izzófejes traktor fejlesztését tovább vitte.<sup>1</sup> A szint, amit képviseltek, csak a németországi (Lanz) gyárakban volt hasonló. Úgy tudták mindezt megvalósítani, hogy töké-



letesítették a tüzelőanyag elégetését (befecskendezett üzemadagok egyenletessége, tökéletesített porlasztó, hengerfej izzófelületének kialakítása, a meggyulladt tüzelőanyag-levegő keverékek áramlási viszonyának javítása, lökettérfogat növelése, vibrációs hatások csökkentése). Mivel ezek a típusok egyhengeresek voltak, „oldalazó mozgással” rázták a felépítményt. Ezt a fekvőhengeres megoldással lehetett csökkenteni. A kúpos tengelykapcsolót a bal oldali szíjtárcsa belsejében helyezték el. A ház: hajtóműház és a vele összezsavarozott acélöntvény mellső alvázt. A vonószem a hajtóműházhoz csavarozással kapcsolódott, csak ez az egy vontatási felület volt a gépen. Mindez mechanikus kivitelben (hidraulikus erőkarokat ebben az időben csak a repülőgépeknél illetve a harckocsiknál alkalmaztak). Egyszerű szerkezeti elemekből állt, hogy kezelhetősége minél könnyebb legyen.

Üzemeltetés terén általában két típusuk van: szántó (kapaszkodó körmökkel), vontató (gumikerekes „fűvott abroncsú”). A gumikerekesek térhódítását az is jelzi, hogy 1935–1940 között 71%-kal növekedett számuk Európában és Amerikában egyaránt. Ez az időszak, amikor a háborús készülődés érezhetővé vált a traktorgyártáson belül is. Nagyobb teljesítményű gumikerekes traktorok fejlesztése és gyártása felé tolódott el az irány.

A K-s szériák kerültek a hadseregbe KV-s (Katonai Vontató) jelzés alapján. Több típus is volt (KV-40, KV-44, KV-45, KV-50) minimum 40LE-maximum 55LE-t (A hengerűrtartalom, fordulatszám-princc megnövelésével) képviselve. A magyar honvédségnél légvédelmi gépágyukat (Bofors 40-mm-s), fényszórókat, fűlélőkészülékeket vontattak. 1941-ben a Gyorshadtestnél még gépkocsizó hadioszlopok mozgatásánál is segédkeztek, mindez lehetséges volt, hiszen 1942-re mintegy 501 db-ot a gyár leszállított (Javarsze KV-40-es, KV-45-ös.).

Könnyen kezelhető igénytelen típusok, a felhasználó személyzet jól ismeri őket. Mégis

rengeteg vád érte zajos működése miatt (jogosan). A „hazaáruló” (Szovjetunióban kapta a nevet a honvédektől) kétütemű motorral rendelkezik, a dugattyú vezérli a beáramló levegőt és a kipufogó gázokat, ami fojtás nélkül távozik, ez okozza a förtelmes „böffenő” hangokat. Másik vád ellene, hogy erős lejtőn, csúszós terepen ágaskodik. Igen, mert a tömegeloszlást megváltoztatták az által, hogy a sárvédőkre a kezelőszemélyzet számára üléseket tettek. A vibráció egyhengeres motorból adódott, ami bizony „traktoros betegségeket” okozott (derékfájás, hányinger, gyomorgörcs) hosszabb távú üzemeltetés után. Amiről viszont nem nagyon beszélnek, amikor bepattogott (gumikerekeseknél), elszabadult, kezelhetetlenné vált a túlpörgés miatt – fordulatszám túlprinccelés – nem volt tanácsos a kormány mögött maradni. Ezt hívják „behisztizésnek”. Egy megoldás volt rá, ha az embernél volt egy vascső, és azzal az üzemanyag-adagolócsövet közvetlenül a beszálló lépcsőknél leüti, így a motor leáll vagy kiugrik, és akkor a löveget is felborítja.

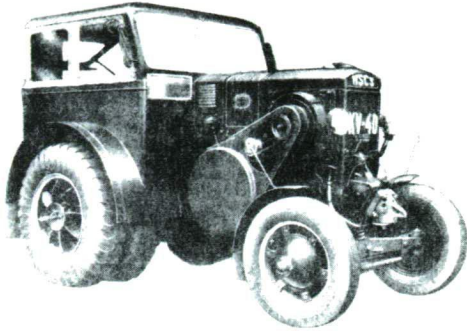
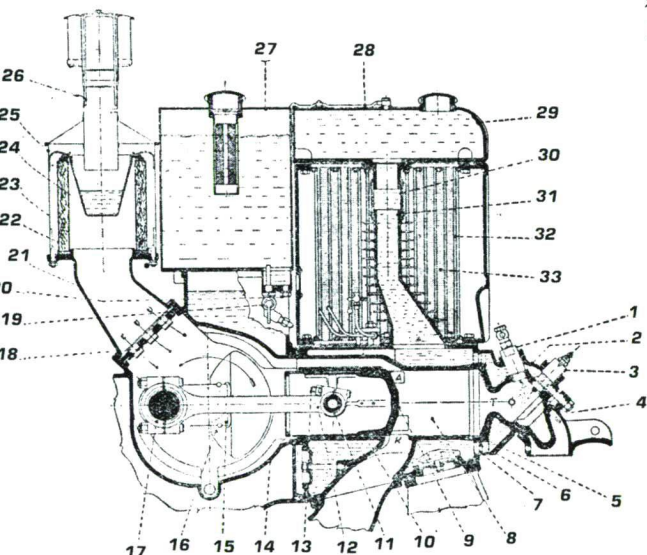
A második hullám, javított változat a KV-50-es. Javított változat mivel felszerelték elektromos önindítóval (? – Sz. R.), csörlőbe rendezéssel, Knorr-rendszerű légfékekkel, ami viszont nem változott a tömegeloszlás, dupla hátsó ikerkerekek, kormányozhatóság.

A Honvédelmi Minisztérium 159 db-os szériát rendelt meg ebből a típusból. A 160. darab egy új konstrukció, a SUPER KV-50. Az első példány még 1943-ban elkészült, de sorozatgyártásra nem került sor. A kispesti gyár háborús profilja túltelítettsége miatt is (itt gyártották a Botond teherautó pótalkarészait is), illetve fogyatkozó munkásállomány miatt is erre képtelen volt. 1944. április 3-án a szövetséges bombázások, nyersanyaghiány miatt a gyár kapacitása jelentősen csökkent. Az üzem a termelést 1944. december végén beszüntette. A megmaradt példányokat Rákosi traktoros leányainak szánták oktatógépek gyanánt.



## HOFHERR IZZÓFEJES KÉTÜTEMŰ MOTOR HOSSZMETSZETE

1. HÜVELYCSAVARZAT A PORLASZTÓHOZ; 2. HENGERFEJ; 3. HÜVELYCSAVARZAT A KIFÚVATÓCSAVARZATHOZ; 4. IZZÓKÚP; 5. FÉM AZBESZTGYŰRŰ; 6. GUMIGYŰRŰHÖZ HÜVELY; 7. GUMIGYŰRŰ; 8. HENGER; 9. DUGATTYÚ; 10. DUGATTYÚGYŰRŰ; 11. DUGATTYÚCSAP; 12. HAJTÓKAR; 13. DUGATTYÚCSAP-RÖGZÍTŐCSAVAR; 14. FORGATTYÚHÁZ; 15. FORGATTYÚTENGELY; 16. ELLENSÚLY; 17. HAJTÓKARCSAPÁGY; 18. LÉGCSAPPANTYÚ; 19. ELZÁRÓCSAP; 20. PISZOKLEERESZTŐ CSAVAR; 21. LÉGSZŰRŐTOROK; 22. SZŰRŐHENGERT; 23. KÓKUSZHÁNC S VAGY DISZNÓSZŐR; 24. OLAJEDÉNY A LÉGSZŰRŐBEN; 25. LÉGSZŰRŐHÁZ; 26. LEVEGŐCSŐ; 27. TÜZELŐANYAGTARTÁLY; 28. TŰLYFOLYÓCSŐ; 29. VÍZTARTÓ; 30. GUMIÖSSZEKÖTŐCSŐ; 31. FELSZÁLLÓVÍZCSŐ; 32. RADIÁTOR; 33. LEMEZBORDÁK.



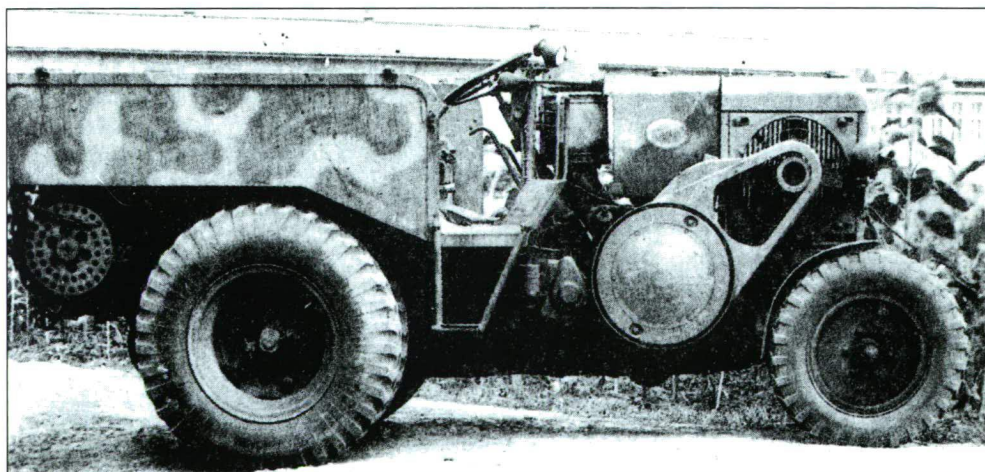
HSCS KV-40 KATONAI VONTATÓTRAKTOR (1942)

## HOFHERR TRAKTOR INDÍTÁSA

„Ha a motort előmelegítő lámpával akarjuk üzembe helyezni, akkor az izzófej-kosár zárófedelét kinyitva, a lámpát az izzófej alá helyezzük. 6-8 percnnyi melegítés után az izzófej annyira felmelegszik, hogy megindíthatjuk a motort. A töltést szabályzó emeltyűt ekkor a legnagyobb adagolásnak megfelelő állásba hozzuk, majd 2-3 lökést adunk az adagolószivattyúval, miáltal tüzelőanyagot juttatunk a hengerfejbe és ezután a lendkerék indítófogantyúit kihúzza, a fogantyúknál fogva előre-hát-ra lengetjük a lendkereket, végül a rendes forgás iránnyal szemben egy nagy lökést adunk, mire a motor a rendes forgásirányba megindul. A rendes forgásirányban a lendkerék felső része a vezetőülés felé forog.”

## SZUPER KV-50

A KV-50 TOVÁBBI FEJLESZTÉSE (1944)





Az EMKE Kft. a közösségi közlekedés bevétel-beszedési és információs eszközeinek országos gyártója és szervizelője.

Az EMKE Kft. 1991. évtől magyarországi tervezéssel, fejlesztéssel készíti a közösségi közlekedési jegykiadó, jegyellenőrző, jegykezelő és információs eszközeinek, valamint bevételgyűjtő és beléptető rendszereinek terveit, működtető szoftvereit, Magyarországon végzi a gyártást. 1999. évtől EN ISO 9001 minőségbiztosítási rendszert alkalmaznak valamennyi tevékenységére.

#### FŐBB TERMÉKEK:

- **Járműfedélzeti jegykiadó pénztár-gép** jegy - bérlet nyugta vagy számla adáshoz, vonalkódos vagy érintkezős nélküli chipes bérlet kezeléssel.
- **Elővételi pénztári pénztárgép** nyugta vagy számla kiadásra manuális vagy vonalkódos vezérléssel, chipes bérlet megújítási lehetőséggel.
- **HEFEJE előreváltottjegy kezelő készülék**, amely kizárja a jegy ismételt felhasználását, a jegy anyagának ellenőrzésére képes.
- **Járatszám kijelző** helyijáratú autóbuszok vonalszámának kijelzésére.
- **Személy és jármű beléptető rendszer** telephelyi, irodaházi mozgások engedélyezésére és nyilvántartására intelligens chipes adathordozóval.

# EMKE Kft.

Cím: Szeged, Kenyérgyári út 4.

TEL/FAX: 62/ 475-956

E-MAIL: emkekft@freemail.hu